THEMEN UND AUFGABEN

2021/2022

SCHROTT MUSS MAN KÖNNEN.
Die BDSV. DER Stahlschrott-Verband.

BDSV

INHALT

VORWORT 4

GESCHÄFTSSTELLE BDSV UND ISM 5

PUBLIC AFFAIRS UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Ansprechpartner für Politik, Presse und Öffentlichkeit 6 – 7

SCHROTTBONUS KONKRET

Studie „Schrottbonus Konkret" – eine Weiterentwicklung und Operationalisierung der Studie „Schrottbonus" 8 – 9

UMWELT UND TECHNIK

VVA – Verordnung über die Verbringung von Abfällen 10 – 13
Immissionsschutz 14 – 15
Interessenvertretung auf EU-Ebene 16 – 17

AUTORÜCKMONTAGE – FAR

Altfahrzeugbranche stellt sich neuen Herausforderungen – Illegale Altautoverwertung 18 – 21

MARKT- UND BETRIEBSWIRTSCHAFT

Marktentwicklung, konjunkturelles Umfeld 2021 22 – 26
Branchendaten Stahlrecycling 27 – 29
Statistiken 2020/2019 30 – 31

INHALT

STEUERN

Steuerliche Entwicklungen im Fokus der BDSV 32 – 33

LEGIERTER STAHLSCHROTT

Entwicklungen im Bereich Legierter Stahlschrott 34 – 35

DIGITALISIERUNG

Digitalisierung in der BDSV 36 – 37
Digitalisierung der Verbandsarbeit 38 – 39

WEITERBILDUNG

ISM – Institut für Schrott und Metalle 40 – 41
Weiterbildungsprogramm 2022 42 – 43

VORWORT

Thomas Junker, Andreas Schwenter, Stefanie Gottschick-Rieger, Stephan Karle (v. links.)

Wir sind im Jahr drei nach dem Ausbruch von COVID-19 in Wuhan angekommen – vieles hat sich seitdem verändert und so manches wurde digitalisiert. Auch und vielleicht gerade deswegen halten wir an unserer THEMEN UND AUFGABEN in gedruckter Form fest. Wir freuen uns, Ihnen heute die neue Ausgabe zu präsentieren!

In unserer Nr. 12. möchten wir Ihnen, liebe Leser, in der bewährten Art und Weise die Ergebnisse unserer Tätigkeit im vergangenen Jahr sowie unsere Ziele und Aktivitäten für das Jahr 2022 näherbringen. Diese Broschüre richtet sich an unsere Verbandsmitglieder, aber auch an die Parlamentarier und deren Mitarbeiter sowie an Beschäftigte der öffentlichen Verwaltungen in Bund und Ländern. THEMEN UND AUFGABEN lebt genauso wie die Verbandsarbeit der BDSV davon, dass sie auf die Bedürfnisse der Mitglieder eingeht. Deshalb bitten wir Sie, liebe Mitglieder, ganz in der Tradition unserer Mitmach-Kultur, auch weiterhin um Ihre Mitarbeit. Geben Sie uns Ihre Rückmeldungen, ob Themen fehlen oder Schwerpunkte anders gesetzt werden sollten. Wir bedanken uns schon jetzt sehr herzlich dafür!

Der Schwerpunkt unserer politischen Arbeit lag im letzten Jahr auf der Begleitung der Themen European Green Deal, Circular Economy Action Plan, sowie der Bundestagswahl mit dem vorgelagerten Wahlkampf. Verbandsintern wurde die Zusammenarbeit stark geprägt durch digitale Formate, wobei wir im Spätsommer für fast alle Landesgruppen gut besuchte Präsenztreffen durchführen konnten. In den Bereichen Recht und Steuern sowie Umwelt und Technik haben wir uns personell verstärkt. Die BDSV ist somit für die kommenden Herausforderungen gut aufgestellt.

Im Jahr 2022 wird sich unser Augenmerk weiterhin auf die Gesetzgebung der EU richten. Hierbei werden wir insbesondere die Themen freier Handel mit Stahlrecycling-Material, „Schrottbonus“ und Green Label für Stahlerzeugnisse eng begleiten. Darüber hinaus werden wir die Kontakte zur neuen Bundesregierung vertiefen und diese bei der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie unterstützen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Recyclingbranche erhalten bleiben.

Weitere wichtige Themen auf unserer Agenda sind, um nur einige zu nennen, die Vereinfachung des Planungs-/ Genehmigungsrechts und dessen Vollzug sowie die Unterstützung der Mitglieder bei der Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern. Ein wichtiger Aspekt sind dabei die Weiterbildungsangebote. Für den letztgenannten Punkt haben wir das ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH beauftragt, das etablierte Aus- und Weiterbildungsangebot nochmals zielgerichtet zu erweitern.

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre der THEMEN UND AUFGABEN und freuen uns auf den Austausch mit Ihnen.

Düsseldorf, im Januar 2022

ANDREAS SCHWENTER
Präsident

STEPHAN KARLE
Stellv. Präsident

STEFANIE GOTTSCHICK-RIEGER
Schatzmeisterin

THOMAS JUNKER
Hauptgeschäftsführer

WIR FÜR SIE!

GESCHÄFTSSTELLE BDSV

THOMAS JUNKER
Dipl.-Ing. (FH)
Hauptgeschäftsführer
T: +49 211 828953-30
thomas.junker@bdsv.org

DANIELA ENTZIAN
Dipl.-Kauffrau Univ.
Geschäftsführerin
T: +49 211 828953-25
daniela.entzian@bdsv.org

BERND MEYER
Ass. Jur.
Referent Public Affairs
und Öffentlichkeitsarbeit
T: +49 211 828953-33
bernd.meyer@bdsv.org

GUIDO LIPINSKI
Rechtsanwalt (Syndikus-
Rechtsanwalt) | Referent
Recht und Steuerrecht
T: +49 211 828953-32
guido.lipinski@bdsv.org

MARIE WEYER
M. Sc.
Referentin Umwelt und
Technik
T: +49 211 828953-21
marie.weyer@bdsv.org

JUTTA LENNARTZ
M. Sc.
Referentin Umwelt und
Technik (ab 12/2021)
T: +49 211 828953-23
jutta.lennartz@bdsv.org

KATHARINA BRÜCKMANN
Teamleiterin Relationship
Management & Services
T: +49 211 828953-27
katharina.brueckmann@
bdsv.org

NICOLE ADOLPHS
Assistenz der
Geschäftsführung

T: +49 211 828953-28
nicole.adolphs@bdsv.org

GABRIELE BERGOLTE
Assistenz der
Geschäftsführung

T: +49 211 828953-22
gabriele.bergolte@bdsv.org

UMMAHANI GÖK
Assistenz der
Geschäftsführung

T: +49 211 828953-22
ummahani.goek@bdsv.org

ISM – INSTITUT FÜR SCHROTT UND METALLE GMBH

GESCHÄFTSSTELLE ISM

THOMAS JUNKER
Dipl.-Ing. (FH)
Geschäftsführer
T: +49 211 828953-30
thomas.junker@ism-recycling.de

EVA ALBERTY
Referentin Weiterbildung

T: +49 211 828953-34
eva.alberty@ism-recycling.de

DETLEF COHRS
Dipl.-Ing.
Referent Weiterbildung
T: +49 211 828953-26
detlef.cohrs@ism-recycling.de

ANSPRECHPARTNER FÜR POLITIK, PRESSE UND ÖFFENTLICHKEIT

PUBLIC AFFAIRS und ÖFFENTLICHKEITSARBEIT sind die beiden Kerndienstleistungen der BDSV im Bereich der verbandlichen Interessensvertretung. Die Themen, die hier bearbeitet werden, stammen aus den einzelnen Fachbereichen der BDSV: Recht, Markt- und Betriebswirtschaft, Umwelt und Technik, legierter Stahlschrott, Digitalisierung sowie Automobil-Rückmontage. Diese liefern auch den fachlichen Input.

PUBLIC AFFAIRS bündelt die Interessen der BDSV Mitglieder und bringt diese adressatengerecht in die Entscheidungsprozesse der Politik, Institutionen und Verwaltung ein. Das Aufgabengebiet umfasst dabei die für unsere Branche relevanten Sekundärrohstoffkreisläufe über alle Wertschöpfungsstufen sowie die Industrie. Wichtige nationale und europäische Gesetzgebungsvorhaben werden mit Fachwissen begleitet und im Interesse der BDSV mitgestaltet. Für die Mitgliedsunternehmen liegt der Vorteil darin, dass ihre Interessen gebündelt vertreten werden und gegenüber den anderen Stakeholdern somit deutlich mehr Gewicht eingebracht werden kann. Begleitend ist es auch immer wieder erforderlich, dass Mitgliedsunternehmen als Ansprechpartner der Politik vor Ort fungieren. Viele komplexe Anliegen können so den politischen Entscheidungsträgern gegenüber viel schneller und verständlicher dargestellt werden. Die BDSV unterstützt ihre Mitglieder gerne bei der Organisation solcher Termine.

Ziel der ÖFFENTLICHKEITSARBEIT der BDSV ist es, mit Hilfe der Medien und der sozialen Netzwerke ein positives Bild der Stahlrecyclingbranche und der BDSV Mitgliedsunternehmen in der Öffentlichkeit zu erreichen. Die Tätigkeit teilt sich dabei in zwei Hauptbereiche auf: Der erste Bereich zielt darauf ab ein allgemein positives Image zu entwerfen, der zweite darauf, einzelne Themen, die von Interesse für die BDSV sind, positiv aufzuladen. Bei PUBLIC AFFAIRS und auch bei der ÖFFENTLICHKEITSARBEIT ist die BDSV ständig auf der Suche nach Partnern, die die gleichen Interessen verfolgen.

So gelingt es regelmäßig noch mehr Gewicht gegenüber der Politik oder der Öffentlichkeit aufzubringen und die Interessen der BDSV Mitglieder erfolgreich zu vertreten. Seit ihrer Gründung im Dezember 2020 kümmert sich die ARBEITSGRUPPE KOMMUNIKATION intensiv um die eingangs beschriebenen Aufgabengebiete. Mit Unterstützung einer spezialisierten Medienagentur werden die für die BDSV wichtigen politischen Kernthemen herausgearbeitet, daraus konkrete Forderungen abgeleitet und an die relevanten Entscheider in der Politik herangetragen.

Unser gutes Vorankommen im vergangenen Jahr 2021 zeigt sich unter anderem auch daran, dass die neue Bundesregierung dem Einsatz von Recyclingrohstoffen im Rahmen ihres Koalitionsvertrages einen deutlichen Stellenwert eingeräumt hat. Das führen wir insbesondere auf unsere politische Arbeit im vergangenen Jahr zurück: Auf die während des Wahlkampfs für die Bundestagswahlen mit Bundestagsabgeordneten geführten Vor-Ort Gespräche, den Leitfaden für Gespräche mit politischen Stakeholdern und nicht zuletzt die Durchführung der zielgruppenspezifischen Kampagnen, wie die BDSV Politikbrief-Aktion. Indem wir die zentralen Kernbotschaften der Stahlrecyclingbranche immer wieder an relevante politische Entscheidungsträger herantragen, wächst dort das Verständnis über die Stoffkreisläufe einer zirkulären Wirtschaft. Wir dürfen uns mit dem bisher Erreichten aber keinesfalls zufriedengeben, da das allgemeine Verständnis für unsere Branche in der Politik und Öffentlichkeit immer noch unzureichend ist und die Lobbyisten anderer am Stahlkreislauf beteiligter Industrien unter dem Deckmantel von Nachhaltigkeit und Corporate Social Responsibility ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen vorantreiben.

Wo immer möglich und sinnvoll, werden wir die Themen unserer Branche, gemeinsam mit anderen europäischen und nationalen Branchenverbänden weiterbringen – stellvertretend zu nennen sind hier die EuRIC, das BIR, der VDM, der bvse und der BDE.

AUFGABEN IN
2022

Im Jahr 2022 werden wir unser Augenmerk weiterhin stark auf den Green Deal der Europäischen Union, den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft (Circular Economy Action Plan CEAP) und die Rohstoffstrategie der Bundesregierung richten. In diesem Zusammenhang planen wir unsere konkreten Forderungen zur Umsetzung eines „Schrottbonus“ in die politische Diskussion einzubringen.

Einen weiteren wichtigen Schwerpunkt unserer politischen Arbeit sehen wir in der Begleitung der europäischen Abfallverbringungsverordnung (VVA). In der vorgeschlagenen Revision sollen sowohl die Ausfuhr von Abfällen in Drittländer als auch der Import von Abfällen aus Drittländern noch deutlich stärker reguliert werden. Hier gilt es, drohende Einschränkungen des freien Handels von Recyclingrohstoffen abzuwenden. Flankierend dazu muss auch bewertet werden, unter welchen Voraussetzungen der End-of-Waste Status für Recyclingrohstoffe umgesetzt werden kann.

Auch die Stoffeinstufungen nach CLP und REACH und ein ganzheitlicher Ansatz im Produktdesign, der die Verwertung mitbetrachtet, werden wir im Jahr 2022 weiterverfolgen.

STUDIE „SCHROTTBONUS KONKRET“ – EINE WEITERENTWICKLUNG UND OPERATIONALISIERUNG DER STUDIE „SCHROTTBONUS“

Im Jahr 2019 wurde in der Studie des Fraunhofer Instituts IMWS das Konzept des „Schrottbonus“ entwickelt, der die ökologischen und gesellschaftlichen Vorteile durch die erhebliche CO_2-Einsparung beim Einsatz des Rohstoffs Stahl- und Edelstahlschrott im Vergleich zur Herstellung von Stahl aus Erzen in Euro darstellt. Mit der neuen Forschungsarbeit „Schrottbonus Konkret“ des Instituts Fraunhofer IMW im Auftrag der BDSV wurde dieses Konzept weiterentwickelt und operationalisiert.

Die Studie untersucht, inwieweit die europäische Klimapolitik den „Schrottbonus Konkret“ bereits in den Preismechanismus integriert hat oder einen Einbezug plant und untersucht, wo Lücken bestehen (bleiben), die einem fairen Wettbewerb im Weg stehen. Die Studie schlägt konkrete Maßnahmen vor, um diese Lücken zu schließen und Anreize für eine effiziente, wie klimafreundliche Stahlherstellung zu schaffen.

ZUR ERINNERUNG: DIE WESENTLICHEN ERKENNTNISSE DER STUDIE „SCHROTTBONUS“

Jede eingesetzte Tonne Kohlenstoffstahlschrott spart, im Vergleich zur Stahlerzeugung aus Erzen und Koks,

93,8 Mio. t Schrotteinsatz in der EU = 157 Mio. t CO_2 Ersparnis (2018)

CO_2-Emissionen aller Automobile in Frankreich, Großbritanien und Belgien

1,67 t CO_2 ein. Das Recycling einer Tonne Edelstahlschrott vermeidet 4,3 t CO_2. Im Jahr 2018 wurden in Europa etwa 94 Mio. t Schrott eingeschmolzen. Dadurch wurden ca. 157 Mio. t CO_2 eingespart. Dies entspricht den jährlichen Emissionen des gesamten privaten und gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr aller Personen- und Lastkraftwagen in Frankreich, England und Großbritannien.

Mittels des „Schrottbonus“ konnten zum ersten Mal die substanziellen Beiträge des Rohstoffs Schrott zum Klimaschutz in der Stahlproduktion aufgezeigt werden: Der Markt spiegelt die positiven ökologischen Wirkungen des Schrotteinsatz jedoch bisher nur unzureichend wider, während gleichzeitig die durch den Einsatz von Primärrohstoffen entstehenden Umweltbelastungen kaum bepreist werden. Daher erweist sich die Einbeziehung des „Schrottbonus“ in den Preismechanismus volkswirtschaftlich als äußerst sinnvoll und zielführend, wenn es um die Vermeidung von CO_2-Emissionen geht. Ideal wäre natürlich eine globale Bepreisung von CO_2. Allerdings ist dies derzeit weder kurz- noch mittelfristig umsetzbar. Aus diesem Grund konzentrieren sich die Handlungsempfehlungen an Politik, die die Studie „Schrottbonus Konkret“ vorschlägt, auf europäische und nationale, realistische und umsetzbare Lösungen.

ZENTRALER AUSGANGPUNKT – LÜCKEN IM EUROPÄISCHEN EMISSIONSHANDELSSYSTEM (EU-ETS)

Die Studie „Schrottbonus Konkret“ hat insbesondere das EU-ETS als zentrales Instrument identifiziert, das dazu beitragen kann, den „Schrottbonus“ in den Preisen von Rohstoffen und Stahl zu internalisieren. Im EU-ETS bestehen jedoch Lücken, die einer vollständigen Internalisierung des „Schrottbonus“ im Weg stehen und die auch durch die im Juli 2021 vorgestellten Reformvorschläge der Europäischen Kommission nicht geschlossen würden. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen Europas gegenüber 1990 um 55 % sinken.

EU-MASSNAHMENPAKET „FIT FOR 55“

Um dieses „55 %“-Ziel zu erreichen, hat die EU-Kommission im Juli 2021 das Maßnahmenpaket „Fit for 55“ vorgeschlagen, das eine Revision des Emissionshandels beinhaltet. Zur Vermeidung von Carbon Leakage (Abwanderung emissionsintensiver Wirtschaftszweige in Länder mit keinen oder geringeren Regulierungen) schlägt die Europäische Kommission einen „Carbon Border Adjustment Mechanism“ (CBAM) genannten CO_2-Grenz-

„FIT FOR 55“: REVISION DES EU-EMISSIONSHANDELSSYSTEMS

- Ambitionierterer Reduktionspfad im Emissionshandel: Von -43 % auf -61 % bis 2030 (Gegenüber 2005)
- Einbeziehen des Seetransports ins EU-ETS
- Separater Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr
- CO_2-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) statt kostenloser Zuteilung von Emissionsrechten
- Verschärfung der Bedingungen für kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten

AUFGABEN IN
2022

Erklärtes Ziel der BDSV ist es, die beschriebenen Lücken im EU-ETS und im CBAM möglichst schnell im Interesse der Stahlrecyclingbranche zu schließen. Nachdem seit Dezember 2021 eine neue Bundesregierung im Amt ist und die relevanten Bundestagsausschüsse besetzt wurden, steht die politische Kommunikation unserer zentralen Handlungsempfehlungen aus der Studie „Schrottbonus Konkret“ an erster Stelle.

Die Kommunikation wird sowohl mit relevanten Stakeholdern in Deutschland als auch auf der EU-Ebene stattfinden, in die unserer europäischer Dachverband EuRIC intensiv miteingebunden wird. Um die komplexen Themenbereiche EU-ETS und CBAM sowie unsere Forderungen verständlich darzulegen, stellen wir zusammenfassende Publikationen inkl. Erklärvideo der Studie „Schrottbonus Konkret“ in deutschen und englischen Fassungen auf einer zentralen Landingpage der Studie zur Verfügung.

Um der Politik konkrete, schnell umsetzbare Maßnahmen vorzuschlagen, werden wir insbesondere die Handlungsempfehlung „Übergangslösung mit kostenloser Zuteilung von Emissionsrechten“ mit fachanwaltlicher Unterstützung so aufbereiten, dass ein konkreter Ergänzungstext in der Revision des EU-ETS als Vorschlag formuliert und in die politische Diskussion eingebracht werden kann.

ausgleichsmechanismus vor, der die Bepreisung von Treibhausgasemissionen auf ausgewählte importierte Produkte ausdehnt und die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten mittelfristig ersetzen soll. Der CBAM würde die direkten Emissionen der Herstellung von importiertem Stahl mit einem Preis versehen und den Einsatz von Stahlschrott in der Stahlherstellung außerhalb Europas belohnen. Die Reformen des „Fit for 55“-Pakets werden voraussichtlich überwiegend zur Mitte der Dekade umgesetzt; die Einführung des zentralen Instruments CBAM ist erst für 2026 vorgesehen.

Problematisch am „Fit for 55“-Paket ist jedoch, dass Rohstoffe wie Erze, Kohle und Zwischenprodukte der Stahlherstellung weiterhin vom EU-ETS und CBAM ausgenommen werden. Damit würden Primärrohstoffe gegenüber dem Recyclingrohstoff Schrott bevorzugt. Daher, so die Forderung der Studie, sollten Rohstoffe und Zwischenprodukte der Stahlherstellung sowohl vom EU-ETS als auch vom CBAM erfasst werden.

ZENTRALE HANDLUNGSEMPFEHLUNG: ZUTEILUNG VON KOSTENLOSEN EMISSIONSZERTIFIKATEN AN SCHROTTEINSATZ KOPPELN

Die Studie regt eine Übergangslösung an, mit der die positiven ökologischen Wirkungen des Schrotteinsatzes bereits jetzt und nicht erst bei einer Überarbeitung des CBAM ab 2026 internalisiert werden. Damit könnten zusätzliche Anreize zur Schließung von Wertstoffkreisläufen (Circular Economy) gesetzt werden.

Hierzu könnte die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an den Schrotteinsatz gekoppelt werden. Es entstünde ein geldwerter Vorteil des Schrotteinsatzes, dessen Höhe an den CO_2-Preis gebunden ist. Diese Maßnahme wäre ein Übergangsinstrument, bis der CO_2-Grenzausgleichmechanismus (CBAM) seine Wirkung vollständig entfaltet.

ALTERNATIVE HANDLUNGSEMPFEHLUNG: VERPFLICHTENDE SCHROTTEINSATZQUOTEN

Alternativ könnte der Schrotteinsatz über eine verpflichtende Schrotteinsatzquote gesteigert werden. Im Vergleich zu einem positiven Anreiz bzw. einer Belohnung für den Schrotteinsatz wäre diese mit einem stärkeren Markteingriff verbunden und führt zur Frage, ob eine verpflichtende Schrotteinsatzquote auch auf importierten Stahl anwendbar wäre.

Durch eine Erhöhung der Schrottquote in der europäischen Stahlproduktion um 20 % würde der CO_2-Ausstoß um weitere gut 31 Mio. t pro Jahr reduziert. Dies entspräche einer Kompensation der CO_2-Emissionen des gesamten nationalen und internationalen Flugverkehrs in Deutschland.

VVA – VERORDNUNG ÜBER DIE VERBRINGUNG VON ABFÄLLEN

Die Verordnung über die Verbringung von Abfällen (VVA) wurde im Jahr 2006 verabschiedet. Sie enthält umfassende Vorschriften für die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen zwischen EU-Mitgliedstaaten (MS) sowie zwischen EU-MS und Drittländern. Seit 2006 wurde die Abfallverbringungsverordnung mehrfach geändert. 2014 wurden die MS mit den jüngsten Änderungen verpflichtet, Kontrollpläne aufzustellen. Diese Änderung umfasste zudem die Vorgabe für die Kommission, bis zum 31. Dezember 2020 eine Überprüfung der Verordnung durchzuführen.

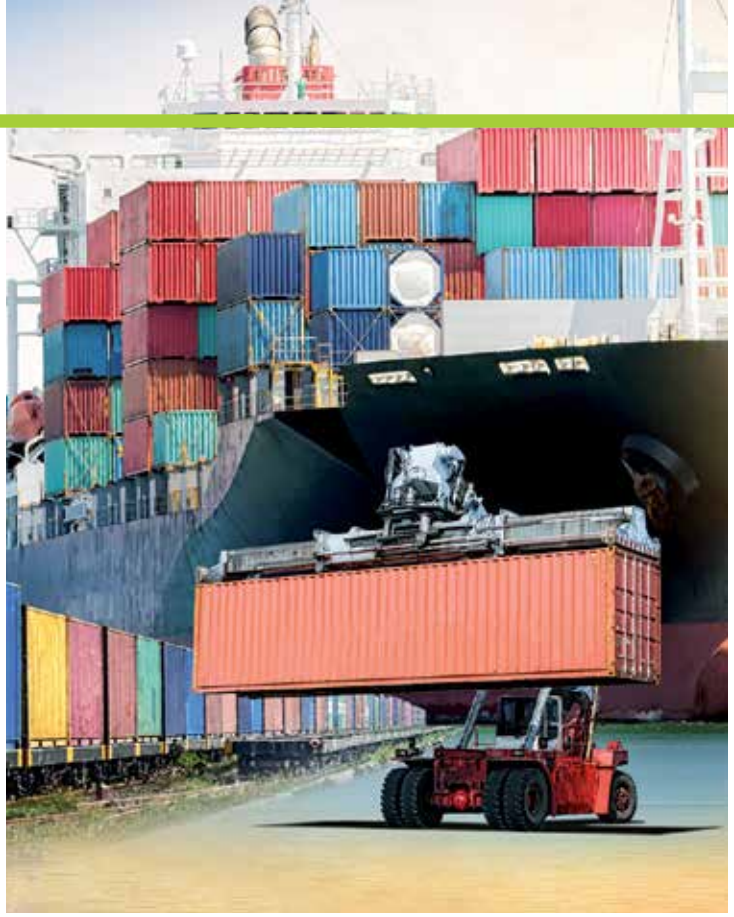
Im November 2021 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen und zur Änderung der Verordnungen (engl.: Waste Shipments Regulation (WSR)).

Eine Übersicht der Themen ist in **Abb. 1** dargestellt.

Im Folgenden geben wir einen Überblick über die neu vorgeschlagene VVA, welcher die wichtigsten Bestimmungen und möglichen Auswirkungen auf die europäische Recyclingindustrie zusammenfasst. Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift wird das ordentliche Gesetzgebungsverfahren der EU durchlaufen. Das Verfahren kann zwischen einem und zwei Jahren dauern. Zu beachten sind dann auch noch die unter Titel VIII dargestellten, geplanten Übergangsfristen.

TITEL I: Das Ziel der Verordnung ist der „Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit durch Vermeidung oder Verringerung der nachteiligen Auswirkungen [...] der Verbringung von Abfällen“. Die Verordnung enthält eine Reihe von Definitionen, die größtenteils mit anderen EU-Rechtsvorschriften übereinstimmen oder mit der geltenden Abfallverbringungsverordnung vergleichbar sind.

Abb. 1: Übersicht der Titel der VVA nach EuRIC



TITEL II: Die allgemeinen Bestimmungen sind der alten VVA ähnlich. Sendungen für Laboruntersuchungen dürfen jetzt bis zu 150 kg wiegen. Weiterhin muss für alle meldepflichtigen Verbringungen eine „finanzielle oder gleichwertige andere Sicherheit" geleistet werden, die die Kosten deckt. Vorab genehmigte Anlagen bleiben nun für einen Zeitraum von sieben Jahren vorgenehmigt und für die allgemeine Notifizierungen für solche Anlagen gilt eine verlängerte Gültigkeit der Genehmigung von drei Jahren. Das Verbringungsformular für eine Verbringung im Rahmen einer Notifizierung soll vorab elektronisch übermittelt werden; die Frist für die Anmeldung eines Transports wird dabei auf einen Tag verkürzt. Die Dokumente über notifizierte Verbringungen müssen fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Des Weiteren ist die elektronische Notifizierung der Verbringungsdokumente vorgeschrieben. Die Rücknahmeverpflichtungen bleiben ähnlich, doch wenn der Notifizierende die Bestimmungen nicht einhält, wird der ursprüngliche Abfallerzeuger bzw. neue Abfallerzeuger oder der Abfallsammler, der die Verbringung genehmigt hat, zum Notifizierenden.

Für den Austausch von Informationen wird die Kommission eine zentrale Datenbank für die elektronische Notifizierung einrichten. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Einstufung des Abfalls zwischen den Behörden wird die Verbringung immer als Abfall eingestuft.

TITEL III: Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Verbringungen, die nur in ihrem Hoheitsgebiet stattfinden, angemessen überwacht und kontrolliert werden.

TITEL IV: Die Exporte von Abfällen der Grünen Liste in Nicht-OECD Länder sind de facto untersagt, es sei denn die Anlage wendet die innerstaatlichen Rechtsvorschriften an und führt Verwertungsverfahren durch (unter Vorbehalt der allgemeinen Informationsanforderungen der WSR) oder das Bestimmungsland steht auf einer von der Kommission genehmigten Länderliste. Die EFTA-Länder (die dem Basler Übereinkommen beigetreten sind) sind davon ausgenommen, es sei denn, sie verbieten bestimmte Einfuhren (Art. 34).

In der Länderliste wird der Name des Landes und die für die Ausfuhr zugelassenen Abfallströme aufgeführt, ebenso Informationen über das nationale Kontrollsystem und Informationen mit einer Liste für den spezifischen Abfall zugelassenen Verwertungsanlagen. Die Länderliste wird erstmals 30 Monate nach Annahme dieser neuen Verordnung erstellt und alle zwei Jahre überprüft werden. Die Anforderungen an die Länder sind sehr weitgehend. Der von der EU versendete Fragebogen dürfte von den wenigsten beantwortet werden.

Die Bestimmungen für den Export von Abfällen der Grünen Liste in OECD-Länder bleibt mit einigen Anpassungen erlaubt. Die Kommission wird die Menge der Verbringung von Abfällen in OECD-Länder überwachen. Sollte eine sprunghafte Exportmenge in ein OECD-Land festgestellt werden oder Zweifel über die umweltgerechte Verwertung bestehen, kann die Kommission die Ausfuhr in das OECD-Land untersagen.

Die Exporteure tragen die Beweislast für die Durchführung eines Audits der Anlage außerhalb der Union, in die sie exportieren. Ausnahmeregelungen gelten für OECD-Länder, die ein spezielles multilaterales Abkommen mit der EU oder bestimmten MS geschlossen haben.

Dabei müssen Exporteure nachweisen, dass alle Empfangsanlagen außerhalb der EU Abfälle umweltgerecht behandeln können. Die Audits werden in regelmäßigen Abständen wiederholt und müssen vor der Ausfuhr durchgeführt werden. Audits, deren Art und Umfang noch ungeklärt sind, werden somit zu einer Grundvoraussetzung für die Aufrechterhaltung des Freihandels.

TITEL V: Der Import von Abfällen zur Beseitigung sind de facto verboten, außer es sind Vertragspartner des Baslers Übereinkommens, Länder, mit denen die MS Vereinbarungen geschlossen haben oder das Land ist in einer Krisensituation. Ebenfalls ist der Import zur Verwertung aus Drittländern verboten, außer sie stammen aus den oben genannten Ländern oder aus einem OECD-Land.

TITEL VI: Der Transit ist auf der Grundlage der gleichen Anpassungen wie in Titel V zulässig.

TITEL VII: Der Abfallerzeuger oder Notifizierende muss eine umweltverträgliche Behandlung der Abfälle in der Bestimmungsanlage sicherstellen. Die MS müssen außerdem Regeln für „wirksame, verhältnismäßige und abschreckende“ Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung festlegen. Die Kommission kann bei Bedarf weitere Inspektionen in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchführen.

TITEL VIII: Die MS müssen jährlich Berichte vorlegen. Die vorgeschlagene Verordnung soll die ältere VVA zwei Monate nach dem Inkrafttreten der neuen Rechtsvorschriften ersetzen. Für mehrere Bestimmungen gilt jedoch eine Übergangsfrist. Die wesentlichen Neuregelungen treten erst zwei Jahre nach Veröffentlichung in Kraft und die Regelungen zur Auditverpflichtung sowie zur Liste zugelassener Importländer drei Jahre nach Inkrafttreten der Rechtsvorschrift.

AUFGABEN IN 2022

Die Recyclingwirtschaft unterstützt ausdrücklich Exportbeschränkungen für unbehandelte Abfälle, die eine Gefahr für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit darstellen oder in Länder verbracht werden sollen, die über keine Infrastruktur für eine ordnungsgemäße Behandlung verfügen.

Dennoch ist die BDSV sehr besorgt über Äußerungen der Kommission und von Industrieverbänden, aus denen hervorgeht, dass es Exportbeschränkungen für alle Abfälle ohne Unterscheidung zwischen direkt anstelle von Primärrohstoffen einsetzbaren, aufbereiteten Abfällen (Sekundärrohstoffen) und unbehandelten Abfällen geben soll, da diese angeblich im Binnenmarkt gebraucht und verwertet werden können. Wichtig wäre ein Ansatz im Rahmen der Abfallverbringung, in dem zwischen problematischen und unproblematischen Abfällen unterschieden wird und die bestehenden Qualitätsanforderungen, denen weltweit gehandelte Sekundärrohstoffe unterliegen, berücksichtigt werden.

Die Frage, wie und durch wen Audits durchgeführt werden, bedürfen noch der Klärung. Hier ist es an den Verbänden der Recyclingwirtschaft Vorschläge zu machen, um das Verfahren in eine Richtung zu bringen, die nicht zu einem allgemeinem Exportverbot führt.

Die mangelnde Trennung zwischen problematischen und unproblematischen Abfällen in der Verordnung dürfte auch die End-of-Waste Diskussion wieder aufkommen lassen.

Die öffentliche Konsultation zur vorgeschlagenen VVA wird zum 17. Januar 2022 geschlossen. Bis dahin ist es möglich, bei der Europäischen Kommission Feedback einzureichen. Auch darüber hinaus wird uns die geplante Revision der VVA begleiten, denn an einigen Punkten besteht erheblicher Diskussionsbedarf. Die BDSV wird die Entwicklung in Zusammenarbeit mit der EuRIC verfolgen, aktiv begleiten, Politikgespräche führen und ihre Mitglieder über die neuesten Entwicklungen informieren.

IMMISSIONSSCHUTZ

Auch im Jahr 2022 wird uns der Immissionsschutz in der Recyclingbranche begleiten. Neben Änderungen bei der TA Luft und der geplanten Änderung der AbwV im Jahr 2021, wird auch die neue Verwaltungsvorschrift Abfallbehandlungsanlagen (ABA-VwV) noch in Kraft treten.

TA LUFT

Mit der neuen technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), welche am 01. Dezember 2021 in Kraft getreten ist, verschärfen sich die Vorgaben für ca. 50.000 immissionsschutzrechtlich genehmigte Anlagen in Deutschland. Notwendig geworden ist die TA Luft durch den fortgeschrittenen Stand der Technik, der durch die BVT-Schlussfolgerungen auf europäischer Ebene bereits vorgegeben wird. Neben vielen berechtigten Anpassungen an den Stand der Technik enthält die TA Luft auch Regelungen, die die Recyclingbetriebe wirtschaftlich stark belasten dürften.

Besonders betreffen unsere Mitglieder die Regelungen unter 5.4.8.9.1 „Anlagen zur Behandlung von nicht gefährlichen Abfällen in Schredderanlagen“, wonach angeliefertes Schreddervormaterial einer Sichtkontrolle zu unterziehen ist und keine schadstoffhaltigen Stoffe enthalten darf. Außerdem sind bestimmte Störstoffe auszuschleusen und nicht ordnungsgemäß vorbehandelte Restkarossen müssen zurückgewiesen werden. Emissionen aus dem Brennschneiden sind durch geeignete Abgaserfassungseinrichtungen möglichst vollständig zu erfassen und einer Abgasreinigungseinrichtung zuzuführen.

Der deutsche Gesetzgeber hat bei der TA Luft, und auch im Entwurf der neuen Verwaltungsvorschrift Abfallbehandlungsanlagen, den Anwendungsbereich im Gegensatz zu den BVT-Schlussfolgerungen auch auf kleinere, Nicht-IED-Anlagen erweitert, was vom Normenkontrollrat zurecht als Verstoß gegen das selbstgesetzte Ziel der Bundesregierung, EU-Recht nur 1:1 umzusetzen und nicht weiter zu verschärfen, angesehen wird.

ÄNDERUNG ABWASSERVERORDNUNG ABWV – ANHANG 27

Die BVT-Schlussfolgerungen Abfallbehandlung gemäß Durchführungsbeschluss der EU-Kommission von 2018 enthalten u. a. Grenzwerte und Analysevorschriften für die Direkt- und die Indirekteinleitung in Gewässer. Zur Umsetzung der Schlussfolgerungen in nationales Recht wurde im September 2020 ein Diskussionsentwurf für eine Änderung des Anhang 27 der AbwV vorgelegt, zu dem zahlreiche Verbände ihre Stellungnahmen abgegeben haben.

Neben der Umsetzung der BVT-Schlussfolgerungen und den damit verbunden Grenzwerten im Entwurf des Anhang 27 der AbwV werden in dem Diskussionsentwurf auch weitere Grenzwerte und Anforderungen festgelegt. Dabei wird der Anwendungsbereich auf Nicht-IED-Anlagen erweitert und u. a. auch Schrottplätze explizit mit aufgenommen. Aus Sicht der BDSV ist eine 1:1 Umsetzung des europäischen Rechts somit nicht sachgerecht erfolgt. Zudem sind keine Tonnagen-Grenzen zur Definierung des Anwendungsbereiches vorgenommen worden, wie dies die BVT-Schlussfolgerungen u. a. für die Lagerung von gefährlichen Abfällen vorgeben.

Recycling ist aktiver Umweltschutz, aber leider nehmen wir vermehrt zur Kenntnis, dass die zuständigen Behörden die Recyclingbetriebe mit immer neuen Auflagen, die weit über das EU-Recht hinausgehen, in erhebliche Umsetzungsschwierigkeiten bringen.

Die geplante Änderung des Anhangs 27 der AbwV ist nicht in Kraft und kann deshalb nicht in laufenden Genehmigungsverfahren angewendet werden. Die BVT-Schlussfolgerungen der EU-Kommission gelten ausdrücklich nur für IED-Anlagen. Eine unmittelbare Übertragung der BVT Schlussfolgerungen auf Nicht-IED-Anlagen ohne entsprechende Transformation in nationales Recht widerspricht dem Willen des Richtliniengebers (EU-Kommission) und ist damit ausgeschlossen.

ABFALLBEHANDLUNGS-VWV

Mit der neuen Verwaltungsvorschrift Abfallbehandlungsanlagen (ABA-VwV) erfolgt die Umsetzung der immissionsschutzrechtlich relevanten Inhalte der BVT-Schlussfolgerungen Abfallbehandlung und Abfallverbrennung, soweit nicht die Anwendungsbereiche der 30. oder der 17. BImSchV berührt sind.

Die neue ABA-VwV wurde erforderlich, da die Anforderungen der BVT-Schlussfolgerungen nicht mehr vollständig in die TA Luft eingearbeitet werden konnten.

Auch werden wieder Nicht-IED-Anlagen vom Verordnungsgeber miteinbezogen, obwohl dies das europäische Recht nicht vorgibt. Wie bei der TA Luft müssten für bestehende Anlagen neue Anforderungen im Rahmen einer Änderung der Genehmigungsauflagen durch die Behörde erfolgen. Dabei ist stets der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Als „Sanierungsfrist" sollen für Anlagen nach der Industrieemissionen-Richtlinie der 04. Dezember 2023 bzw. der 18. August 2022 und für andere Anlagen fünf Jahre nach Inkrafttreten gelten.

AUFGABEN IN 2022

Die BDSV wird die Anwendung der TA Luft und der Verwaltungsvorschrift Abfallbehandlungsanlagen durch die Genehmigungsbehörden kritisch begleiten und im Falle überzogener Anforderungen entsprechend Stellung nehmen. Insbesondere vorgezogener Behördenvollzug, also Umsetzung schon vor Inkrafttreten einer Verordnung wird von der BDSV zurückgewiesen.

Die BDSV baut eine Fallsammlung zur Umsetzung der neuen TA-Luft auf. Es soll dabei um behördlich geforderte Auflagen gehen, die möglicherweise den Rahmen der neuen TA-Luft oder der ABA-VwV überinterpretieren. Dabei sind wir auf die Mithilfe unserer Mitglieder angewiesen. Selbstverständlich werden diese Informationen vertraulich behandelt. Zögern Sie nicht, die BDSV zu kontaktieren und über die Maßnahmen der Behörde zu informieren. Aus dieser Fallsammlung soll später eine Handlungshilfe zu den genannten Themen entstehen, die die BDSV ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen könnte.

Des Weiteren wird die BDSV auch im Jahr 2022 im regen Austausch mit ihren Mitgliedern sein und mit Experten diskutieren, welche Maßnahmen vertretbar sind.

INTERESSENVERTRETUNG AUF EU-EBENE

Die Europäische Kommission hat mit dem European Green Deal und dem Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft (Circular Econmy Action Plan CEAP) eine umfangreiche und ambitionierte Strategie für den Umbau der EU-Wirtschaft für eine nachhaltige Zukunft bis hin zur Klimaneutralität der EU im Jahre 2050 vorgelegt.

Die Mobilisierung der gesamten Industrie für eine saubere und kreislauforientierte Wirtschaft ist ein Kernziel des European Green Deal. Der Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, der einer der wichtigsten Bausteine des europäischen Grünen Deals ist, enthält Maßnahmen, die sich über den gesamten Lebenszyklus von Produkten erstrecken. Die Kommission wird Rechtsvorschriften für eine nachhaltige Produktpolitik vorschlagen, um sicherzustellen, dass in der EU in Verkehr gebrachte Produkte so konzipiert sind, dass sie über eine längere Lebensdauer verfügen, leichter wiederverwendet, repariert und recycelt werden können und einen größtmöglichen Anteil recycelter Materialien statt Primärrohstoffe enthalten.

Aus Sicht der BDSV ist das Stahlrecycling ein wichtiger Baustein in diesem angestoßenen Transformationsprozess. Die Relevanz des Sekundärrohstoffes Stahlschrott, mit dem Potential der CO_2-Reduktion bei dessen Einsatz, gilt es sowohl auf nationaler Ebene als auch auf EU-Ebene immer wieder hervorzuheben.

Die geplanten Revisionen der Abfallverbringungsverordnung (VVA), die im ersten Entwurf bereits vorliegt, und der Altfahrzeugrichtlinie, die sich nach der öffentlichen Konsultation im Oktober 2021 noch in der Folgenabschätzung befinden, sind Teil der Umsetzung der gesteckten Ziele.

Die BDSV wird sich, nicht nur bei diesen Verfahren, auch weiterhin an den öffentlichen Konsultationen als auch an den Experten-Konsultationen beteiligen und an der europäischen Position der Recyclingbranche mitwirken.

Durch den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft ist das Recycling in den Focus der Politik geraten, nicht nur deshalb nimmt die Anzahl an Themen im Umweltbereich stetig zu. Die BDSV sieht in den Entwicklungen vor allem Chancen aber auch Herausforderungen für die Kreislaufwirtschaft und das Stahlrecycling.

Auf europäischer Ebene ist die BDSV Mitglied im Europäischen Verband der Recyclingindustrie (European Recycling Industries' Confederation – EuRIC). Gemeinsam mit den anderen Mitgliedern anderer EU-Staaten, sowie den Kolleginnen und Kollegen der EuRIC, arbeitet die BDSV an sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren europäischen Lösungen für die Recyclingindustrie. Die Fachthemen werden in den zahlreichen Gremien diskutiert.

Auch auf nationaler Ebene gibt es einen intensiven Austausch der deutschen EuRIC Mitglieder, die sich regelmäßig zu den aktuellen Themen abstimmen.

AUFBAU DER EURIC MIT ALLEN BRANCHEN UND GREMIEN

AUFGABEN IN
2022

Auch im Jahr 2022 gilt für die BDSV die Leitlinie, sich auf europäischer Ebene aktiv in die Diskussionen einzubringen und den europäischen Dachverband EuRIC intensiv zu unterstützen. Mit fundierten Daten und Fachwissen können branchenspezifische und wirtschaftliche Lösungsansätze entwickelt und vorangetrieben werden, auch um realitätsfernen Entscheidungen vorzubeugen.

Zentrale Themen sind die Fortsetzung der Arbeiten zur Abfallverbringung (siehe Seiten 10 – 13) und die Folgenabschätzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie (siehe Seiten 18 – 21). Aber auch weitere Themen, wie z. B. die Stoffeinstufungen nach CLP und REACH (Einstufung von Blei und zuletzt von Kobalt) und ein ganzheitlicher Ansatz im Produktdesign der die Verwertung mitbetrachtet (Sustainable Product Initiative / Design-for-Recycling / Design-for-Sustainability), werden wir gemeinsam mit der EuRIC im Jahr 2022 weiterverfolgen.

ALTFAHRZEUGBRANCHE STELLT SICH NEUEN HERAUSFORDERUNGEN – ILLEGALE ALTAUTOVERWERTUNG

Die anerkannten und zertifizierten Demontagebetriebe müssen sich seit vielen Jahren immer neuen Umweltanforderungen stellen und stehen gleichzeitig in einem erheblichen nationalen und internationalen Wettbewerb.

Während die zertifizierten Verwerter regelmäßigen Kontrollen der Umweltbehörden unterliegen, ggf. sich Audits der Hersteller zu unterziehen haben und einmal im Jahr durch einen neutralen Sachverständigen nach Altfahrzeugverordnung überprüft werden, gibt es – bis auf die Gewerbeanmeldung – im Import-/Exporthandel, Fahrzeug An- und Verkauf keinerlei Kontrollen.

Viele Fahrzeuge mit unklarem Status (Gebrauchtwagen – Altfahrzeug) werden in Drittstaaten exportiert. Sorgen bereitet besonders der Anteil an schrottreifen Gebrauchtwagen und Altfahrzeugen. Bundesentwicklungsminister Müller wies im Oktober 2020 daraufhin, dass „Afrika nicht zum Schrottplatz der EU“ werden dürfe. Anlass war eine Studie der UNEP (UN-Umweltprogramm), die ermittelt hat, dass die Industriestaaten jährlich viele Millionen an alten Fahrzeugen in Entwicklungsländer exportieren und damit zu erheblichen Umweltbelastungen beitragen. Dieser Export diene weder der Luftreinhaltung noch dem Ressourcenschutz.

In 2021 hat das Bundesumweltamt im Rahmen einer Studie festgestellt, dass durch illegale Altautoverwertung allein in Deutschland ein volkswirtschaftlicher Schaden zwischen 34 bis 108 Millionen € entsteht, dem noch Umweltschäden von 34 Millionen € hinzukommen. Den anerkannten Demontagebetrieben gehen demnach jährlich ca. 59 Millionen € an Wertschöpfung verloren, die dann wiederum zur Finanzierung des Systems der Altautoverwertung fehlen. Es wurde dabei auf Basis entsprechender Vorüberlegungen davon ausgegangen, dass über ein Drittel (ca. 37 %) der in Deutschland durchgeführten Demontagen illegal sind.

Trotz der Kenntnis des Problems beschränken sich die Umweltbehörden auf die Kontrolle der offiziell gelisteten Betriebe. Reine Handelsgewerbe gehören nicht dazu, obwohl dort vielfach ebenfalls Verwertungstätigkeiten durchgeführt werden. Die Grauzone wird auch dadurch verschärft, dass es seit Geltung der Altfahrzeugverordnung keine rechtssichere und praktikable Abgrenzung zwischen Altfahrzeugen und Gebrauchtwagen gibt.

VERWERTUNGSNACHWEIS

Leider wurde auch das vom Gesetzgeber vorgesehene Kontrollverfahren der Altfahrzeugüberlassung mittels Verwertungsnachweis im Laufe der Jahre immer weiter geschwächt. Altfahrzeuge lassen sich in der Regel auch ohne den vorgeschriebenen Verwertungsnachweis abmelden. Der ursprüngliche Nachweis des Verbleibs nach vorübergehender Stilllegung ist aus Datenschutzgründen vor Jahren gestrichen worden.

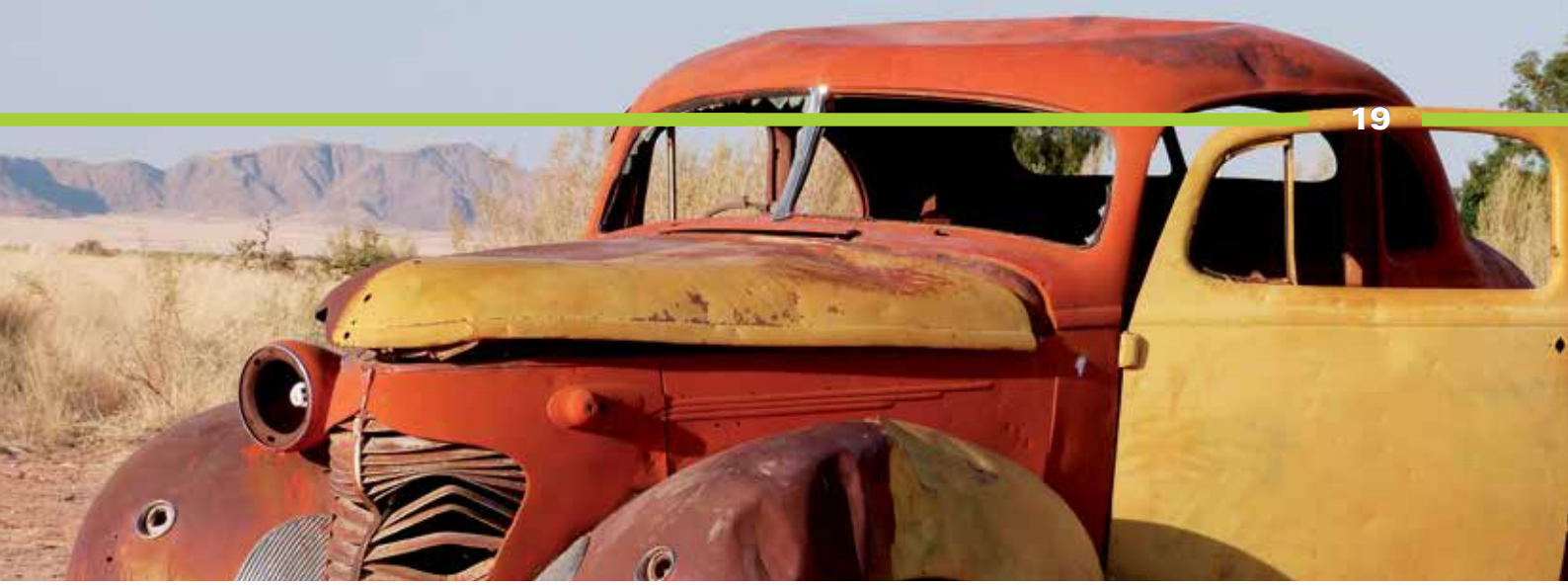
Die Abstimmung zwischen den zuständigen Ressorts Bundesumweltministerium (BMU) und Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat leider zu keinem tragfähigen Ergebnis geführt. Die kommende Revision der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG wird aber zu einer Neuregelung des Themas führen. So hat die EU-Kommission im Rahmen ihrer öffentlichen Konsultation durch die Fragestellungen erkennen lassen, dass die EU das Problem der mangelnden Rückverfolgbarkeit von Altfahrzeugen nach der Fahrzeugabmeldung erkannt hat.

REVISION DER ALTFAHRZEUGRICHTLINIE DER EU

Die EU-Kommission beabsichtigt die Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge und die Richtlinie 2005/64/EG über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge zu überarbeiten und ggf. zusammenzuführen. Sogar eine europäische Altautoverordnung, die ohne Transformation in nationales Recht unmittelbar gelten würde, erscheint möglich.

Zuletzt hat die EU-Kommission eine öffentliche Online-Konsultation für die Folgenabschätzung der genannten Richtlinien hinsichtlich der Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Altfahrzeugen, an der auch die FAR der BDSV und die EuRIC teilgenommen haben, durchgeführt.

Jedes Jahr erreichen Millionen von Fahrzeugen in Europa das Ende ihres Lebenszyklus. Wenn Altfahrzeuge nicht ordnungsgemäß entsorgt werden, können sie eine Bedrohung für die Umwelt und eine verlorene Quelle für Millionen von Tonnen an Materialien sein. Die Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge („Altfahrzeugrichtlinie“ oder ELVD) wurde im Jahr 2000 verabschiedet, um die



Auswirkungen von Altfahrzeugen auf die Umwelt zu minimieren und die Umweltleistung aller am Lebenszyklus von Fahrzeugen beteiligten Wirtschaftsakteure zu verbessern. Diese Richtlinie enthält Bestimmungen über die Rücknahme, Behandlung, Verwertung und das Recycling von Altfahrzeugen.

Die Richtlinie 2005/64/EG (nachfolgend „3R-Typgenehmigungsrichtlinie“) wiederum legt die Bedingungen fest, unter denen Fahrzeuge (im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens) auf dem EU-Markt in Verkehr gebracht werden dürfen, um sicherzustellen, dass ihre Bauteile und Werkstoffe in Übereinstimmung mit den in der Altfahrzeug-Richtlinie festgelegten Mindestanteilen wiederverwendet, recycelt und verwertet werden können. Die Richtlinie enthält spezifische Bestimmungen, um sicherzustellen, dass die Wiederverwendung von Bauteilen keine Sicherheits- oder Umweltrisiken mit sich bringt.

Die Kommission hat eine Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge im Jahr 2021 abgeschlossen. Dabei wurden verschiedene Mängel der Altauto-Richtlinie festgestellt. Im Anschluss an die Bewertung arbeitet die Europäische Kommission nun an einer Folgenabschätzung zur Unterstützung einer möglichen Überarbeitung der Altfahrzeug-Richtlinie und der „3R-Typgenehmigungs“-Richtlinie.

Im Rahmen dieser Überarbeitung ist zu erwarten, dass es Regelungen für die große Anzahl von Fahrzeugen gibt, die derzeit keiner ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden, dass der Zugang zu den für eine ordnungsgemäße Demontage notwendigen Informationen geregelt wird und, dass ein vollwertiges EPR System (extended producer responsibility = erweiterte Herstellerverantwortung für alle Umweltkosten während des gesamten Lebenszyklus eines Produkts) eingeführt wird. Auch Wiederverwendungs- und materialbezogene Recyclingquoten sind möglich. Ein überarbeiteter Gesetzesvorschlag für die EU-Altfahrzeugrichtlinie wird für Ende 2022 erwartet.

HERAUSFORDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT

Durch die Elektromobilität wachsen auch die Anforderungen an die ordnungsgemäße Verwertung von Altfahrzeugen. Eine Problemstellung dabei ist das Recyceln von Elektrobatterien und weiteren Elektrokomponenten an Fahrzeugen mit elektronischem Antrieb. Hierfür benötigen die Mitarbeiter in den Recyclingbetrieben entsprechende Kenntnisse im Bereich Elektrotechnik, die für die Verwertung von Verbrennungsmotoren nicht gefordert sind.

So stellt der Umgang mit Hochvoltantriebssystemen für die Betriebe eine neue Herausforderung dar. Für die Akkus gelten besondere Sicherheitsanforderungen. Werkstätten und Demontagebetriebe müssen Flächen bereithalten, um zum Beispiel Unfallfahrzeuge mit solchen Antrieben separat zu lagern. In derartigen Sondersituationen bestehen nicht unerhebliche Brandgefahren. Löschvorgänge sind extrem aufwändig. Auch die Arbeitsschutzanforderungen werden steigen. Es dürfen nur noch Mitarbeiter an Hochvoltfahrzeugen eingesetzt werden, die einschlägige Schulungen durchlaufen haben. Unsachgemäßes Hantieren an Akkus bedeutet Lebensgefahr. Die Herausforderungen für die Branche sind derzeit auf Grund der relativ geringen Anzahl an Fahrzeugen noch überschaubar. Ein erster großer Schub dürfte in gut zehn Jahren zu erwarten sein. Demontagebetriebe sind aber gut beraten, sich frühzeitig auf die neue Lage einzustellen.

Auch ist noch völlig unklar, wie sich eine effiziente Logistik zur Weitergabe an Batterierecycler oder die Wiederverwendung der Batterie („Batterie Second Life“) gestalten wird.

DIGITALISIERUNG ALS CHANCE

Die Digitalisierung mit dem Konzept des digitalen Zwillings stellt die Zukunft dar. Dabei werden ab Werk die Autoteile mit einem „Digital Twin“ (zu Deutsch: Digitaler

Zwilling) ausgestattet. Dort sind Gewicht, Produktionsdatum, die Anzahl der Recyclingvorgänge, genutzte Rohstoffe und vieles mehr digital erfasst. Man kann somit Teile sortenrein sammeln und besser recyceln. Das gibt dem Autorecycler neue Chancen und Möglichkeiten, dafür muss er aber auch im Bereich Digitalisierung schritthalten. Aktuell ist die FAR über Mitgliedsunternehmen am Projekt Catena-X beteiligt, wo es genau um diese Zukunftsfragen geht und an dem namhafte Autohersteller und Softwarehäuser teilnehmen.

Das IDIS Informationssystem der Fahrzeughersteller liefert dem Demontagebetrieb bereits eine umfängliche Basis zu Schadstoffen, Bauteilen und Zerlegehinweisen. Hier sind die Mitarbeiter der Demontagebetriebe gefordert, sich mit dem System einer Datenbank vertraut zu machen, um die Erkenntnisse praktisch nutzen zu können.

HERSTELLERVERANTWORTUNG

Wie bereits dargestellt, trifft die Hersteller zukünftig die erweiterte Herstellerverantwortung für alle Umweltkosten während des gesamten Lebenszyklus eines Produkts.

Damit muss bereits bei der Produktion das spätere Recycling des Fahrzeugs berücksichtigt werden. Hier sind wir über verschiedene Gremien mit den Herstellern in Gesprächen, um die Schnittstellen Herstellung/Verwertung zu erörtern.

Unklar ist hier zum Beispiel die Einschätzung bezüglich der Entsorgung von neuen Werkstoffen. Schredderbetreiber berichten von einem steigenden Anteil von zum Beispiel kohlefaserhaltigen Bauteilen. Diese gelangen häufig in die Schredderleichtfraktion, die für eine thermische Verwertung vorgesehen ist. Auf Grund der chemisch/physikalischen Eigenschaften sind die Fasern aber unerwünscht. Das Material wird von den Verbrennungsanlagenbetreibern geweigert. Eine Entsorgung ist nicht sichergestellt. Die Herkunft der Fasern wird von den Beteiligten unterschiedlich bewertet. Fahrzeughersteller verweisen auf eigene Untersuchungen. Danach würden allein aus Kostengründen im Massengeschäft keine Hochleistungsfasern eingesetzt. Lediglich bei sehr teuren Fahrzeugen gäbe es einschlägige Bauteile. Diese Fahrzeuge würden nicht zu deutschen Demontage- und Schredderbetrieben gelangen. Es werde vermutet, dass Einträge an Fasern aus dem Haushaltsbereich – insbesondere Sportgeräte – stammten. Nicht nur dieser Teil der Diskussion wird uns weiter begleiten.

FINANZIERUNG DER DIENSTLEISTUNG AUF DEM PRÜFSTAND

Es besteht zwischen den beteiligten Wirtschaftskreisen und der Politik eine Übereinstimmung, dass die Nutzung der vorhandenen Recycling-Infrastruktur – die maßgeblich zum Ressourcen- und Umweltschutz beiträgt – für die Bürger vorteilhaft sein muss. Anreizsysteme, wie die Befreiung von der Zahlung von Steuern und Versicherungsbeiträgen, kommen hier in Betracht. Umgekehrt bliebe jeder, der den Verbleib seines Fahrzeugs nicht nachweisen kann, zur Weiterzahlung verpflichtet. Die offizielle Zahl der in Deutschland verschrotteten Altfahrzeuge dürfte sich durch solche Maßnahmen deutlich realistischer entwickeln.

Die EU diskutiert in diesem Zusammenhang, ob es weitere Möglichkeiten (z. B. Pfandsysteme) einer Finanzierung gibt. Auch eine Herstellerabgabe, wie bei den Dualen Systemen im Verpackungsbereich, ist denkbar. Allerdings führt jeder Geldtopf zu hohen Verwaltungskosten und auch die Stoffströme müssen zentral gemanagt werden. Der Verwertungsvorgang würde noch teurer werden.

Zusätzlich steht die Verwerterbranche dann in einem Zielkonflikt. Das bisher freie Marktgeschehen lässt den Unternehmen größtmögliche Freiheit. Bei stützenden Finanzierungen wird der Geldgeber erheblichen Einfluss auf die Betriebsabläufe und die Kostenstrukturen nehmen. Der Fondsbetreiber sagt dann, was Trockenlegung und weitere Vorbehandlung kosten dürfen. Die Gestaltung und Unabhängigkeit des eigenen Unternehmens war den Demontagebetrieben immer wichtig. Deshalb hatte man sich auf eine geteilte Produktverantwortung verständigt. Mittlerweile hat die EU aber die abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen modernisiert. „Green Deal und Circular Economy Action Plan“ sind die Stichworte für die europäische Wirtschaft. Mit diesen Vorgaben soll u. a. der Markt für Sekundärrohstoffe durch einen obligatorischen Recyclinganteil angekurbelt werden. Beim Fahrzeugbau sollen Designfragen mit der Altfahrzeugbehandlung verknüpft werden.

Es wird also deutlich, dass z. B. Anforderungen zum Ressourcenschutz nur dann erfolgreich umsetzbar sind, wenn andere Wirtschaftsbeteiligte – insbesondere die produzierende Industrie – ihrerseits die Voraussetzungen dafür schaffen. Bei einem Fahrzeug hat z. B. die Materialauswahl und die Fügetechnik entscheidenden Einfluss auf die spätere Demontier- und Verwertbarkeit.

Die bisherige Finanzierung der Dienstleistung des Demontagebetriebes (Trockenlegung, sonstige Schadstoff-Entfrachtung, Teile-Ausbau etc.) durch Ersatzteilvermarktung und Schrotterlöse stößt unter solchen Voraussetzungen zunehmend an ihre Grenzen.

AUFGABEN IN
2022

Um die oben beschriebenen Entwicklungen aktiv gestalten zu können, wird die Fachgruppe Autorückmontage (FAR) der BDSV sich weiter in verschiedenen Gremien für die Belange der Altautoverwerter einsetzen. Exemplarisch sei hier der Wirtschaftskreis Altfahrzeuge (WKA) genannt. Zu diesem Kreis gehören alle am Fahrzeug beteiligten Industriebereiche – jeweils vertreten durch ihre Verbände und Firmen.

Die FAR der BDSV wird die genannten und weitere Themen nicht nur für ihre Mitglieder aktiv begleiten, sondern versteht sich auch als kompetenter Ansprechpartner für Politik, Behörden und Fahrzeughersteller.

Ein weiteres Aufgabenfeld ist die Ausweitung der Weiterbildung auch für Mitarbeiter in Demontagebetrieben. So wird eine neue Arbeitsgruppe aus Vertretern von FAR-Unternehmen gemeinsam mit unserem Bildungsträger, der ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH, ein Weiterbildungskonzept entwickeln, um einschlägige praxisbezogene Schulungen anbieten zu können.

MARKTENTWICKLUNG, KONJUNKTURELLES UMFELD 2021

Nach dem gravierenden, pandemiebedingten Einbruch der Konjunktur im Frühjahr 2020 sorgten im dritten und vierten Quartal 2020 vor allem die Dynamik in der Industrieproduktion und im Baugewerbe für eine rasche Erholung der Wirtschaftsleistung, während die Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich durch das Wiederaufflammen des Pandemiegeschehens weiter zurückgegangen ist. Insbesondere das exportorientierte Verarbeitende Gewerbe profitierte von der fortschreitenden Erholung der Weltkonjunktur. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 setzte sich die Erholung in der Industrie fort. Diese Zweiteilung der Konjunktur hat sich inzwischen jedoch umgekehrt. Weltweite Engpässe bei Vorleistungsgütern lassen die heimische Industrie trotz starker Nachfrage aus dem In- und Ausland nicht richtig in Gang kommen. Die Probleme zeigen sich besonders stark bei Herstellern von Autos und Autoteilen, die zu einem großen Teil des Neuschrottaufkommens beitragen. Die sich weiter zuspitzenden Lieferkettenprobleme der Industrie und die daraus resultierenden Produktionskürzungen z. B. in der Automobilindustrie haben sich bisher jedoch nicht in den Auftragsbüchern der Stahlindustrie niedergeschlagen. Die Rohstahlproduktion in Deutschland ist weiterhin aufwärtsgerichtet. Im Oktober 2021 nahm die Stahlerzeugung im Vergleich zum Vorjahresmonat um 7 % auf rund 3,7 Mio. t zu. Im bisherigen Jahresverlauf ist die Produktion um 15 % auf 33,6 Mio. t gestiegen und führte zu einem entsprechend höheren Schrottbedarf. Zusätzlich setzten die Stahlwerke aufgrund der steigenden Kosten für CO_2-Zertifikate und zur Kompensation der ebenfalls stark gestiegenen Eisenerzpreise mehr Schrott ein. Der hohe Schrottbedarf traf auf ein insbesondere im Neuschrottbereich sehr knappes Angebot. Denn anhaltende Lieferengpässe bei Vorprodukten und Stahl führten teilweise zu Produktionsstopps in der Industrie und damit zu einem verringerten Neuschrottaufkommen. In der Folge ging die Schere zwischen Neuschrott- und Altschrottpreisen weiter auseinander.

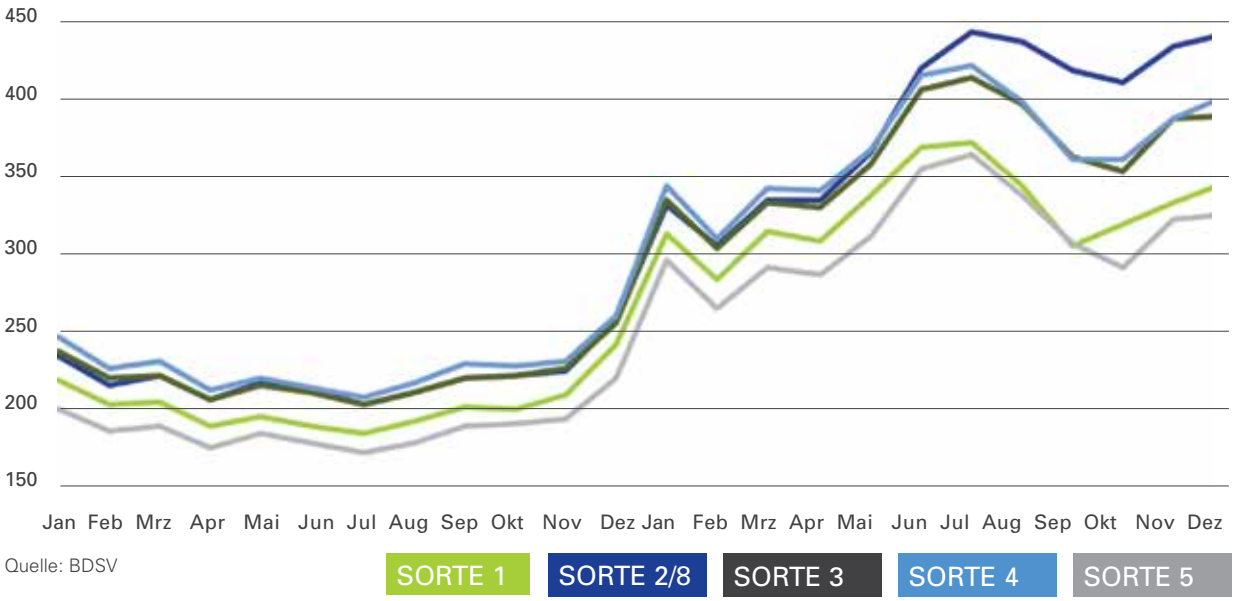
Doch während Lieferengpässe den Aufschwung der deutschen Wirtschaft eher vorübergehend dämpfen sollten, drohen die anziehenden Energiepreise und Rohstoffpreise zum Wachstumsrisiko zu werden. Die führenden Wirtschaftsinstitute haben ihre Wachstumsprognose für das laufende Jahr auf 2,4 % abgesenkt, im Frühjahr waren sie noch von 3,1 % ausgegangen. Die Erwartungen fürs kommende Jahr sind laut BDSV Branchenumfrage auch verhaltener als im letzten Jahr. 40 % der befragten Unternehmen rechnen demnach mit einer Verschlechterung ihrer Geschäftslage und nur 14 % mit einer Verbesserung. Zum Vergleich: Bei der Vorjahresumfrage erwartete ein Drittel eine Verbesserung und nur 13 % eine Verschlechterung. Zu den größten Risiken zählen laut Umfrage die hohen Energiekosten, der Fachkräfte- und Lkw-Fahrermangel und die knappen Transportkapazitäten.

Der Fachausschuss Markt- und Betriebswirtschaft ist seit Beginn der Corona-Pandemie zu monatlichen Videokonferenzen übergegangen. Neben den regelmäßigen Marktberichten stehen Ihnen die Konjunkturberichte als Videopodcasts im BDSV Intranet „Schrottplatz“ unter der Rubrik AKTUELLES zur Verfügung.

ZUKUNFT STAHLSCHROTT

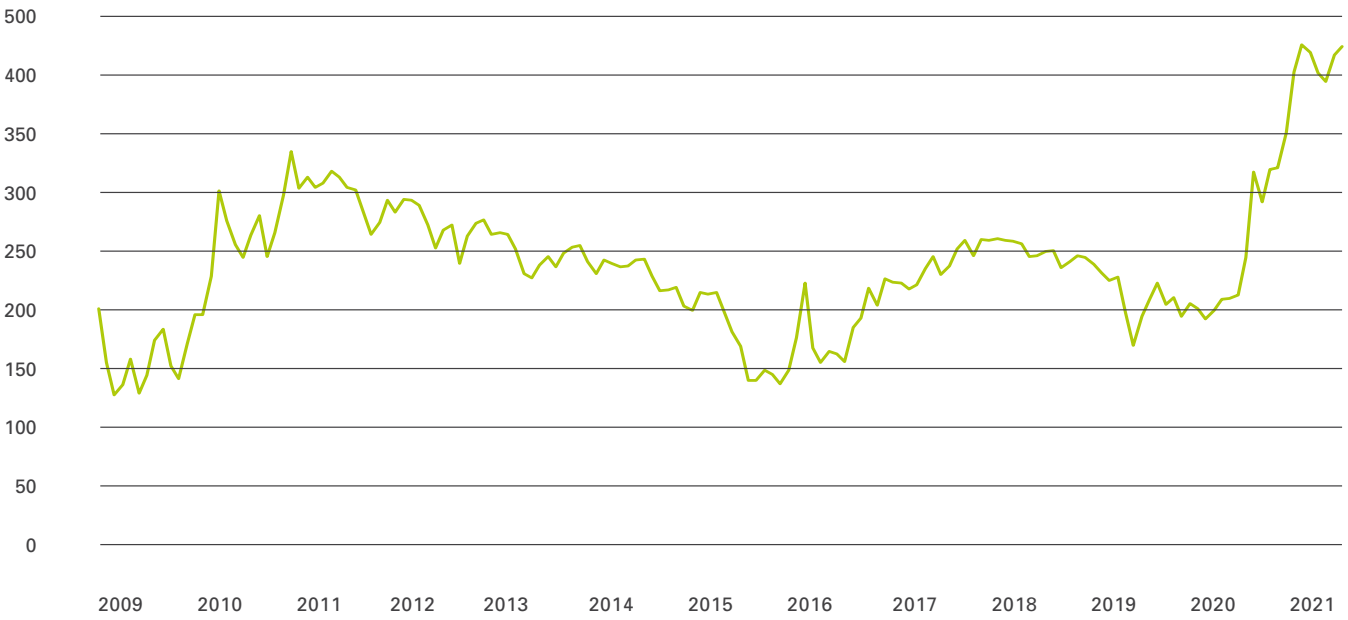
Der europäische Green Deal ist die politische Agenda der EU zur Erreichung der Klimaziele und bringt neben Chancen auch große Herausforderungen für viele Industrien mit sich, insbesondere für die Stahlindustrie. Auf dem Weg zum „grünen“ Stahl wird die Recyclingbranche mit ihrem klimafreundlichen und ressourcenschonenden Rohstoff eine bedeutende Rolle spielen. Neue Anforderungen werden auf die Branche zukommen. Sie sind herzlich eingeladen mitzudiskutieren. Bei Interesse an der Mitarbeit im Fachausschuss Markt- und Betriebswirtschaft, wenden Sie sich gerne an die Geschäftsstelle.

DURCHSCHNITTSPREISENTWICKLUNG BDSV ALLE SORTEN 2020/2021 IN €/T



Quelle: BDSV

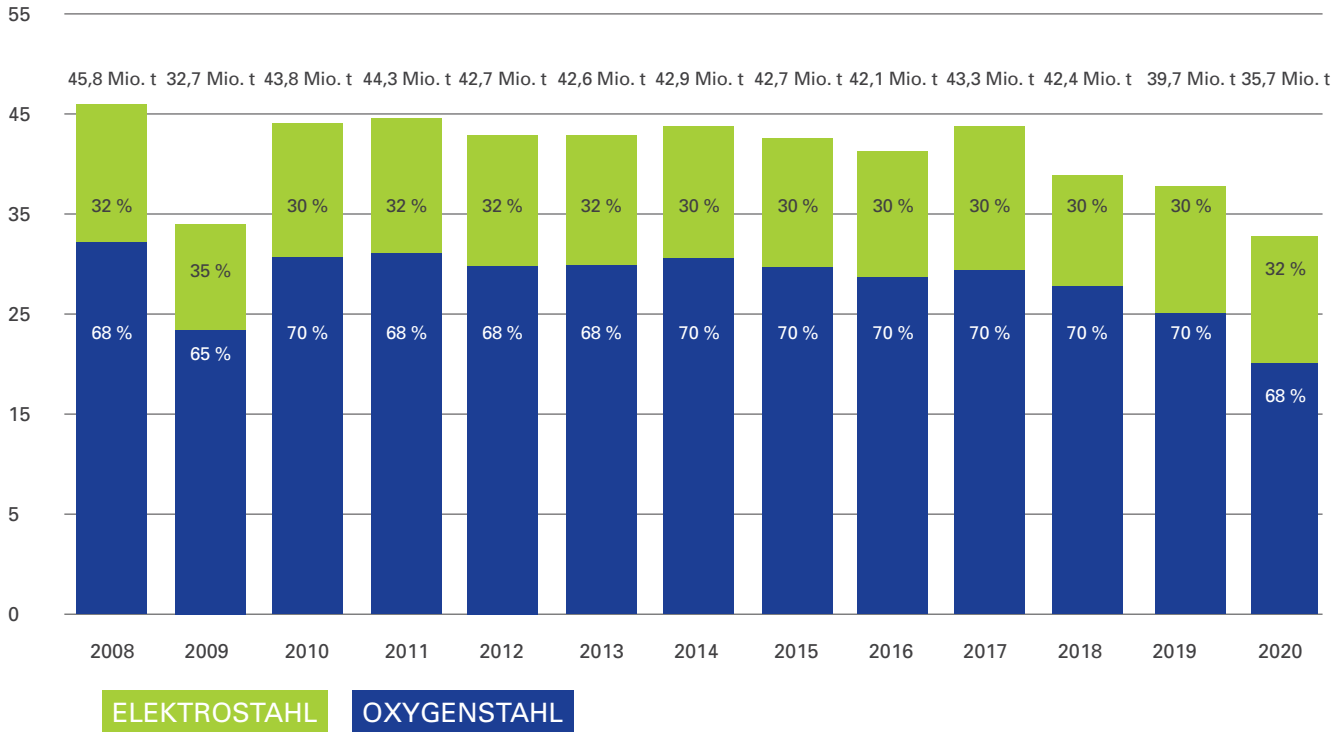
PREISENTWICKLUNG DEUTSCHLAND BDSV SORTE 2/8 IN €/T 2009 – 2021 IN €/T



PREISENTWICKLUNG STAHLSCHROTT IN DEUTSCHLAND

Die BDSV Durchschnittspreise sind im Jahr 2021 deutlich angestiegen und haben im Juli 2021 ihr höchstes Niveau seit Jahrzehnten erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Durchschnittspreise teilweise mehr als verdoppelt. Zudem erhöhte sich im Jahresverlauf die Spanne zwischen den Preisen für Altschrott und für Neuschrott. Eine hohe Schrottnachfrage aufgrund sehr gut gefüllter Auftragsbücher der Stahlindustrie traf auf ein zum Teil knappes Angebot. Anhaltende Lieferengpässe bei Vorprodukten und Halbleitern sowie eine Knappheit von Stahl führten zu Produktionsdrosselungen in der Industrie und damit zu einem deutlich geringeren Neuschrottaufkommen. Stahlschrott als klimafreundlicher und ressourcenschonender Rohstoff für die Stahlindustrie ist weltweit stark nachgefragt, da er einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet.

ROHSTAHLERZEUGUNG IN DEUTSCHLAND NACH VERFAHREN 2008 – 2020



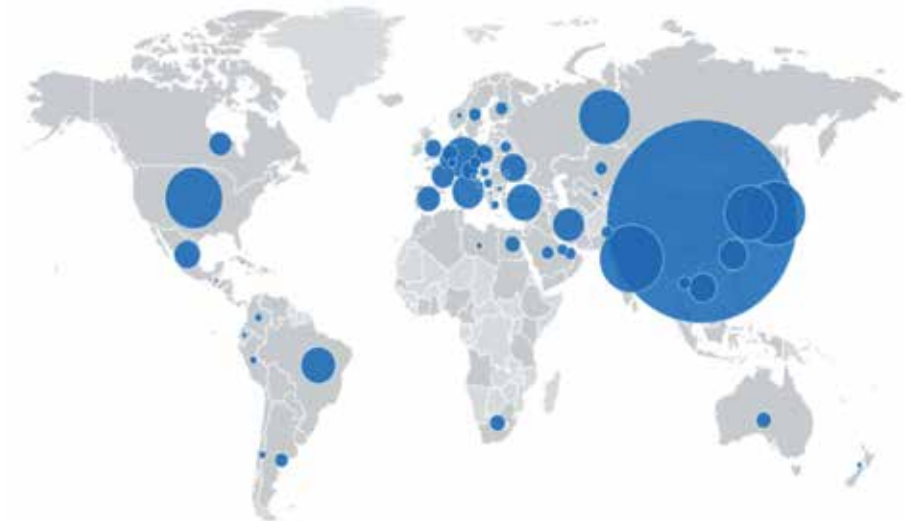
Quelle: WV Stahl, BDSV

ROHSTAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND BIS OKTOBER 2021

Die Rohstahlproduktion in Deutschland hat sich im bisherigen Jahresverlauf vom Einbruch des Vorjahres erholt und ist weiter aufwärtsgerichtet. Im Oktober 2021 wurden mit 3,7 Mio. t 7 % mehr Rohstahl erzeugt als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Im bisherigen Jahresverlauf ist die Rohstahlproduktion um 15 % auf 33,6 Mio. t gestiegen. Dabei hat insbesondere die Oxygenstahlproduktion einen starken Zuwachst von 18,4 % auf 23,1 Mio. t zu verzeichnen.

WELTROHSTAHLPRODUKTION NACH REGIONEN IM OKTOBER 2021

Die Größe der Kreise ist proportional zu den Produktionsmengen im Oktober 2021



Quelle: worldsteel

Deutschland ist der größte Stahlerzeuger in Europa und liegt auf Platz 7 der größten Rohstahlproduzenten weltweit mit einem Anteil von 2,5 %. Chinas Anteil liegt im Oktober 2021 bei 49,1 %.

WELTROHSTAHLPRODUKTION JANUAR BIS OKTOBER 2021/2020 IN 1.000 T

Region	Okt. 2021	Okt. 2020	Veränd. in %	Jan.-Okt. 2021	Jan.-Okt. 2020	Veränd. in %
Europäische Union (EU 27)	13.423	12.610	6,4	128.353	108.451	18,4
davon Deutschland	3.655	3.417	7,0	33.561	29.166	15,1
Andere europ. Länder	4.385	4.069	7,7	42.261	37.460	12,8
davon Türkei	3.464	3.208	8,0	33.333	29.187	14,2
G.U.S.	8.349	8.365	-0,2	87.290	82.515	5,8
davon Russland	6.060 e	6.030	0,5	62.503	59.156	5,7
Nordamerika	10.206	8.729	16,9	98.767	83.108	18,8
davon USA	7.501	6.225	20,5	71.717	59.953	19,6
Südamerika	3.989	3.560	12,1	38.124	31.100	22,6
davon Brasilien	3.150 e	2.854	10,4	30.320	25.453	19,1
Afrika	1.365	1.100	24,1	13.268	10.173	30,4
Mittlerer Osten	3.212	3.679	-12,7	33.000	33.489	-1,5
Asien	100.156	120.232	-16,7	1.160.685	1.126.713	3,0
davon China	71.580	93.325	-23,3	877.050	883.233	-0,7
davon Indien	9.793	9.562	2,4	96.932	80.361	20,6
davon Japan	8.224	7.198	14,3	80.357	68.396	17,5
davon Südkorea	5.800	5.860	-1,0	58.667	55.404	5,9
Ozeanien	582	578	0,8	5.378	5.052	6,5
Welt	**145.666**	**162.921**	**-10,6**	**1.607.125**	**1.518.062**	**5,9**

Quelle: worldsteel, Zahlen 2021 vorläufig, e = estimated (geschätzt)

WELTROHSTAHLPRODUKTION VON JANUAR BIS OKTOBER 2021

Nach Angaben von worldsteel ist die globale Rohstahlproduktion im Oktober gegenüber Vorjahr um 10,6 % auf 145,7 Mio. t gefallen. Der Rückgang ist fast ausschließlich auf China zurückzuführen, wo die Produktion Daten des Nationalen Statistikbüros zufolge um über 20 % eingebrochen ist. In den meisten großen Produzentenländern außerhalb Chinas wurde im letzten Monat mehr Stahl hergestellt, teilweise deutlich mehr (USA +20 %, Indien +14 %). Da China auf der Weltbühne aber immer noch ein hohes Gewicht hat, war die Produktionsausweitung in den anderen Ländern bei weitem nicht genug, um den Rückgang in China aufzufangen. Chinas Anteil an der weltweiten Stahlproduktion ist allerdings erstmals seit März 2018 unter die Schwelle von 50 % gefallen. Global betrachtet wurden in diesem Jahr bis einschließlich Oktober 1,61 Mrd. Tonnen Stahl produziert, fast 6 % mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

DEUTSCHER AUSSENHANDEL MIT STAHLSCHROTT JANUAR BIS SEPTEMBER 2021/2020 IN T

STAHLSCHROTTEXPORT

	Jan. – Sep. 2021	Jan.– Sep. 2020	Veränd. in %
EU-Länder (27)	**5.543.947**	**5.343.201**	**3,8**
davon:			
Niederlande	1.394.262	1.409.223	-1,1
Italien	1.253.084	1.153.189	8,7
Belgien	841.937	885.653	-4,9
Luxemburg	797.417	686.946	16,1
Frankreich	474.145	401.317	18,1
Österreich	271.886	243.812	11,5
Finnland	113.237	148.224	-23,6
Dritte Länder	**1.007.624**	**846.237**	**19,1**
davon:			
Türkei	576.920	436.560	32,2
Schweiz	270.257	201.114	34,4
Insgesamt in t	**6.551.570**	**6.189.438**	**5,9**

STAHLSCHROTTIMPORT

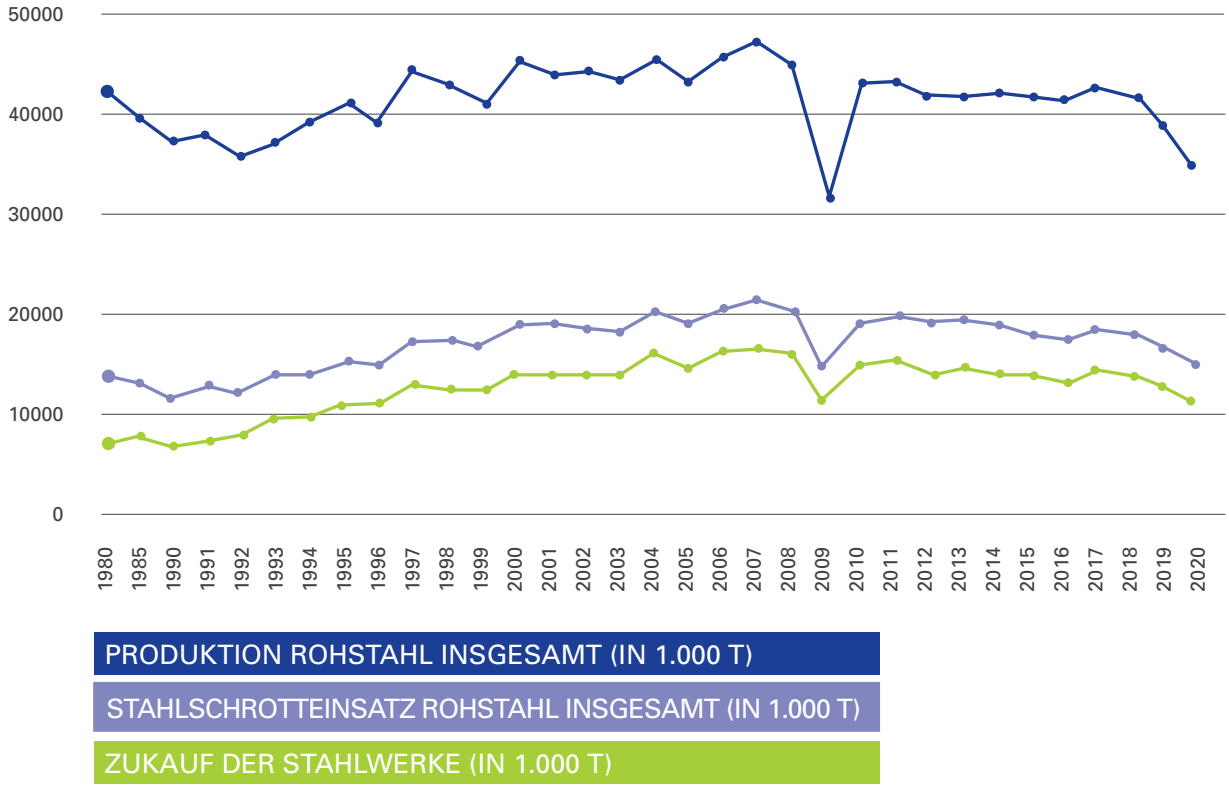
	Jan. – Sep. 2021	Jan.– Sep. 2020	Veränd. in %
EU-Länder (27)	**5.543.947**	**5.343.201**	**3,8**
EU-Länder (27)	3.300.855	2.428.258	35,9
davon:			
Niederlande	766.757	392.488	95,4
Tschechien	735.516	630.736	16,6
Polen	596.320	498.814	19,5
Frankreich	392.488	333.073	17,8
Schweden	286.511	175.014	63,7
Österreich	191.503	138.966	37,8
Dritte Länder	**493.105**	**483.760**	**1,9**
davon:			
Schweiz	257.202	205.878	24,9
Norwegen	148.989	207.472	-28,2
Vereinigtes Königreich	21.883	32.848	-33,4
Insgesamt in t	**3.793.960**	**2.912.018**	**30,3**

Quelle: Destatis, Zahlen 2021 vorläufig

In den ersten drei Quartalen 2021 wurden nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts 6,6 Mio. t Stahlschrott exportiert. Dies entspricht einem Anstieg um rund 360.000 t (+6 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Zu den wichtigsten Abnehmern zählen die Niederlande, Italien, Belgien und Luxemburg. Die Einfuhren legten im Betrachtungszeitraum um insgesamt 30 % auf 3,8 Mio. t zu. Der hohe Anstieg spiegelt die gute Nachfrage der inländischen Stahlwerke wider.

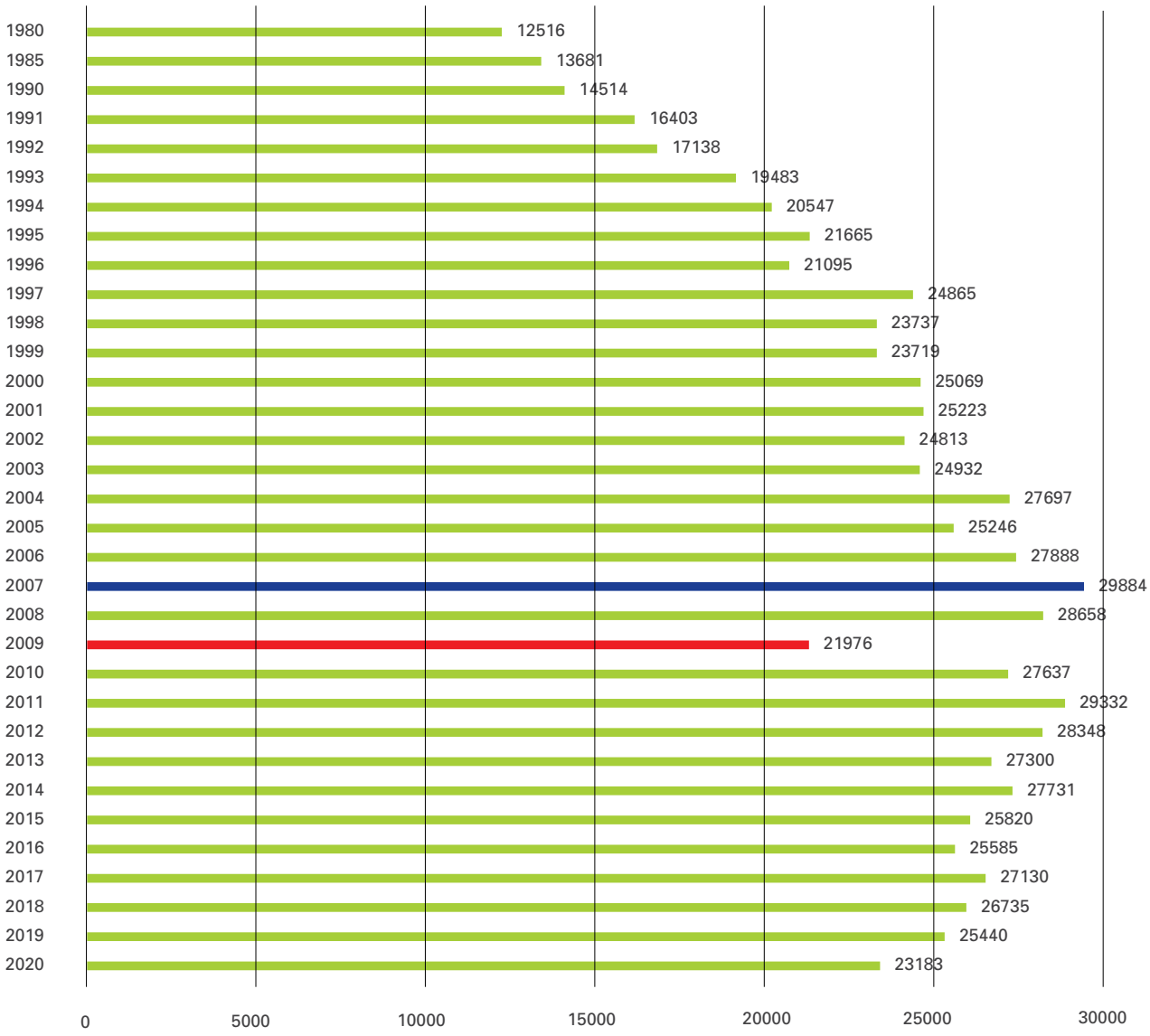
BRANCHENDATEN STAHLRECYCLING

DEUTSCHE STAHLRECYCLINGBILANZ 1980 – 2019



Quelle: BDSV

GESAMTVERSAND DER DEUTSCHEN STAHLRECYCLINGINDUSTRIE 1980 – 2020 IN 1.000 T



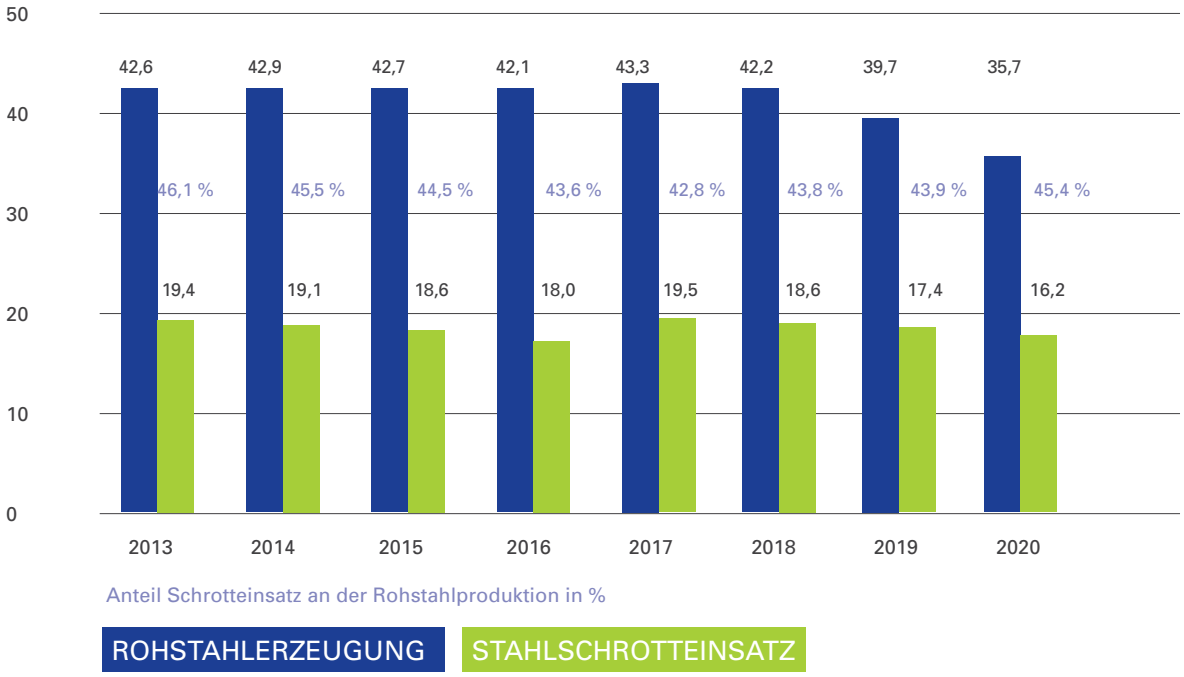
Quelle: BDSV

STAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND (IN 1.000 T)

	2020	2019	Veränd. in %
Rohstahl	35.658	39.667	-10,1
davon: Oxygenstahl	24.127	27.762	-13,1
davon: Elektrostahl	11.531	11.905	-3,1
Roheisen	22.459	25.522	-12,0
Warmgewalzte Stahlerzeugnisse	30.946	34.308	-9,8

Quelle: BDSV, WV Stahl

SCHROTTEINSATZ BEI DER ROHSTAHLPRODUKTION IN DEUTSCHLAND IN MIO. T



Quelle: WV Stahl, BDSV

STATISTIKEN 2020/2019

STAHLSCHROTTEXPORT DEUTSCHLAND (IN T)

	2020	2019	Veränd. in %
EU-Länder (27)	**6.361.800**	**7.205.992**	**-11,7**
davon:			
Niederlande	1.679.116	1.799.606	-6,7
Italien	1.588.901	1.734.344	-8,4
Belgien	1.160.440	1.129.595	2,7
Luxemburg	957.678	1.100.960	-13,0
Frankreich	525.980	557.910	-5,7
Österreich	352.032	329.903	6,7
Finnland	185.366	96.043	93,0
Portugal	121.192	87.950	37,8
Polen	93.430	90.609	3,1
Schweden	92.122	33.910	171,7
Spanien	80.349	93.307	-13,9
Slowenien	69.002	92.951	-25,8
Dritte Länder	**1.228.964**	**1.394.100**	**-11,8**
davon:			
Türkei	609.718	673.287	-9,4
Schweiz	296.942	252.958	17,4
Pakistan	145.486	117.756	23,5
Indien	108.628	223.806	-51,5
Insgesamt in t	**8.233.649**	**8.600.092**	**-4,3**

STAHLSCHROTTIMPORT DEUTSCHLAND (IN T)

	2020	2019	Veränd. in %
EU-Länder (27)	**3.224.082**	**3.584.964**	**-10,1**
davon:			
Tschech. Republik	847.317	896.821	-5,5
Polen	645.426	608.906	6,0
Niederlande	503.117	769.247	-34,6
Frankreich	465.666	537.290	-13,3
Schweden	235.250	236.755	-0,6
Österreich	187.448	214.537	-12,6
Belgien	93.433	70.342	32,8
Finnland	63.933	44.672	43,1
Dritte Länder	**705.956**	**576.883**	**22,4**
davon:			
Schweiz	313.430	270.080	16,1
Norwegen	288.937	231.736	24,7
Vereinigtes Königreich	41.009	21.987	86,5
Insgesamt in t	**3.930.038**	**4.161.847**	**-5,6**

Quelle: Destatis

WELTROHSTAHLPRODUKTION 2020/2019 (1.000 IN T)

	2020	2019	Veränd. in %
Deutschland	35.658	39.627	-10,0
Italien	20.200	23.190	-12,9
Frankreich	11.596	14.450	-19,8
Spanien	10.934	13.588	-19,5
Polen	7.890	8.956	-11,9
Großbritannien	7.185	7.218	-0,5
Österreich	6.665	7.424	-10,2
Belgien	6.119	7.760	-21,1
Niederlande	6.054	6.657	-9,1
Tschechische Republik	4.465	4.437	0,6
Schweden	4.409	4.721	-6,6
Finnland	3.500	3.473	0,8
Luxemburg	1.886	2.119	-11,0
Ungarn	1.513	1.769	-14,5
Griechenland	1.430	1.350	5,9
EU (28)	**138.786**	**157.298**	**-11,8**
Türkei	35.763	33.743	6,0
Andere europäische Länder gesamt	**38.782**	**37.333**	**3,9**
GUS	**101.756**	**100.236**	**1,5**
Russland	73.400	71.575	2,5
Ukraine	20.616	20.848	-1,1
Nordamerika gesamt	**101.119**	**119.683**	**-15,5**
USA	72.690	87.761	-17,2
Kanada	11.078	12.897	-14,1
Südamerika gesamt	**38.158**	**41.656**	**-8,4**
Brasilien	30.971	32.569	-4,9
Asien gesamt	1.351.117	1.330.325	1,6
China	1.052.999	1.001.306	5,2
Indien	99.570	111.350	-10,6
Japan	83.194	99.284	-16,2
Südkorea	67.121	71.412	-6,0
Taiwan	20.570	21.954	-6,3
Vietnam	19.500	17.469	11,6
Ozeanien gesamt	**6.067**	**6.160**	**-1,5**
Afrika/ Mittlerer Osten gesamt	**53.345**	**53.700**	**-0,7**
Iran	29.030	25.609	13,4
Ägypten	8.229	7.257	13,4
Südafrika	3.877	6.152	-37,0
worldsteel gesamt	**1.829.140**	**1.846.391**	**-0,9**

Quelle: worldsteel

STEUERLICHE ENTWICKLUNGEN IM FOKUS DER BDSV

Ziel des BDSV Arbeitskreises Steuern ist es, die aktuellen Entwicklungen des Steuerrechts zu begleiten und auf Relevanz für die Recyclingbranche zu prüfen. Der Arbeitskreis informiert regelmäßig in verständlicher Form in BDSV Steuer-Newsletters und erstellt Handlungsempfehlungen sowie Leitfäden zu verschiedenen Themenstellungen. Zudem ist der Arbeitskreis in regelmäßigem Austausch mit anderen Recyclingverbänden und mit Behörden hinsichtlich aktueller steuerlicher Regelungen und deren Umsetzung in der Praxis.

Die Veröffentlichungen des Arbeitskreises stehen Ihnen auch im BDSV Intranet „Schrottplatz“ unter der Rubrik Regelwerke im Absatz Steuerrecht zur Verfügung.

Die neue Bundesregierung hat ihren Koalitionsvertrag vorgelegt. Zur Steuerpolitik heißt es, dass Steuererhöhungen und die im Wahlkampf diskutierte Vermögenssteuer nicht kommen sollen, steuerlichen Entlastungen für Unternehmen sind jedoch auch nicht geplant.

Statt einer strukturellen Reform der Unternehmenssteuern sind einzelne Maßnahmen vorgesehen. Eingeführt werden soll eine befristete Investitionsprämie für Klimaschutz und digitale Wirtschaftsgüter. Die erweiterte Verlustverrechnung wird bis 2023 verlängert.

Erfreulich ist die geplante Digitalisierung des Besteuerungsverfahrens. Dies gilt auch für die Steuerprüfung, die nach dem Koalitionsvertrag über verbesserte Schnittstellen, Standardisierung sowie den Einsatz neuer Technologien modernisiert und beschleunigt werden soll. Im internationalen Bereich will die neue Bundesregierung die Einführung einer globalen Mindeststeuer mittragen und Steuervermeidung und Steuerbetrug auf globaler Ebene weiter bekämpfen.

AUFGABEN IN
2022

Über die Frage, wie diese Ziele der neuen Bundesregierung umgesetzt werden und weitere aktuelle Steuerthemen, welche für die Branche besonders relevant sind, werden wir über den Arbeitskreis Steuern in unseren Newslettern in gewohnter Weise berichten. Zusätzlich bieten wir über die ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH regelmäßig Seminare zu steuerlichen Themenstellungen an.

Bei Interesse an einem fachlichen Austausch und der Mitwirkung im BDSV Arbeitskreis Steuern wenden Sie sich gerne an die Geschäftsstelle. Neue Mitglieder sind jederzeit herzlich willkommen. Gerne nehmen wir auch Ihre Themenvorschläge für 2022 entgegen.

ENTWICKLUNGEN IM BEREICH LEGIERTER STAHLSCHROTT

Die Evolution der Studie „Schrottbonus“ war im Jahr 2021 beherrschendes Thema des Fachausschusses Legierter Stahlschrott. Bereits Ende 2020 wurde unter dessen Federführung die Arbeitsgruppe „Schrottbonus Konkret“ ins Leben gerufen. Zielsetzung der Arbeitsgruppe war es, die in der Studie „Schrottbonus“ formulierten Handlungsempfehlungen zu konkretisieren und für die politischen Stakeholder zu formulieren. Dies geschah unter Berücksichtigung der von der EU-Kommission vorgeschlagenen klimapolitischen Programme, insbesondere des „Fit for 55“-Pakets, welches im Juli 2021 vorgestellt wurde. Mit der Erstellung der Studie „Schrottbonus Konkret“ wurde erneut Prof. Dr. Frank Pothen vom Institut Fraunhofer IMW beauftragt. In mehreren Sitzungen des neu gegründeten Arbeitskreis „Schrottbonus Konkret“ sowie in den Sitzungen des Fachausschusses wurde über den neuen Stand der Studie beraten sowie seitens der BDSV Mitglieder Anregungen und Bemerkungen zum Studienprojekt ergänzt. Für die mediale Verbreitung der Ergebnisse der Studie wurde ein Leporello sowie ein Erklärvideo, jeweils in deutscher und englischer Sprache erstellt. Die Veröffentlichung der Studie erfolgte im Rahmen der BDSV Jahrestagung Ende November 2021. Auf der neu gestalteten Webseite zur Studie „Schrottbonus Konkret“ auf www.bdsv.org sind alle Publikationen als Download sowie die Videos verlinkt. Die Zusammenfassung der Ergebnisse der Studie mit dem Langtitel: „Der „Schrottbonus“ und das europäische Emissionshandelssystem – Reformoptionen zur Erreichung eines fairen Wettbewerbs“ finden Sie in einem gesonderten Kapitel auf den Seiten 8 und 9.

Daneben hat sich der Ausschuss im Jahr 2021 mit vielen weiteren Themen und Einzelprojekten befasst. In den Sitzungen wurde jeweils über aktuelle Entwicklungen zum Themenbereich (CLP-) Einstufung von Kobalt-Metall und die Auswirkungen auf die Stahl- und Edelstahlrecyclingindustrie berichtet. Nach wie vor ist die Diskussion über den Kobalt-Gehalt in Metallen für die Metall- und Stahlrecyclingbranche von existentieller Bedeutung. Zur Erinnerung: Aus Sicht des Fachausschusses Legierter Stahlschrott darf die sog. T25-Methode, mit der das vorgeschlagene SCL von 0,01 % aus Tierversuchen mit 100 % Kobaltmetall hergeleitet wurde, nicht angewendet werden, da sie ursprünglich im Zusammenhang mit der Grenzwertbestimmung bei organischen Stoffen entwickelt wurde. Eine sinnvolle Alternative könnte die Bioverfügbarkeitsmethode sein. Diese wird jedoch von der Bundesregierung bislang abgelehnt. Im Ergebnis geht es darum, eine unsinnige Stigmatisierung der zirkulären Werkstoffe Stahl- und Edelstahl zu verhindern.

Auf Initiative des Fachausschusses wurde im Februar 2021 ein Verbändeschreiben zusammen mit den Partnerverbände VDM, bvse und BDE formuliert und unterzeichnet und an die relevanten Bundesbehörden gesendet. Ziel ist es, ein politisches Gespräch mit dem Bundesumweltministerium, dem Bundeswirtschaftsministerium und dem Arbeitsministerium zu erreichen, in dem Recycler ihre Sicht darlegen können. Die Kreislaufwirtschaft darf auch künftig nicht behindert werden. Der Termin soll nun Anfang 2022 stattfinden. Inzwischen sind auch andere, in Spuren vorhandene Metalle in den Fokus einer Reklassifizierung gerückt.

Ebenfalls von großer Bedeutung ist die inhaltliche Beteiligung des Ausschusses an einer vom Team Stainless in Auftrag gegebenen Studie zu einem neuen Recyclingmodell, deren Fertigstellung für Ende März 2022 durch das Forscherteams des KIT Karlsruhe vorgesehen ist. Im Fokus der Untersuchungen stehen u. a. die Analyse und Bewertung von Prozessketten und Netzwerken unter ökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeitsaspekten sowie unter den politischen Rahmenbedingungen. Die BDSV unterstützt die Wissenschaftler der Studie mit qualitativem und quantitativem Input. Hierzu fand auch eine Präsenzsitzung des Fachausschusses im September 2021 vor Ort im KIT Karlsruhe statt.

AUFGABEN IN
2022

Ein Schwerpunkt der Aufgaben des Fachausschusses Legierter Stahlschrott wird die politische Kommunikation und Umsetzung der zentralen Handlungsempfehlungen der Studie „Schrottbonus Konkret“gegenüber den politischen Stakeholdern auf nationaler als europäischer Ebene sein. Darüber hinaus wird sich das Gremium weiter intensiv mit dem Thema „Einstufung von Kobalt“ befassen und Gespräche mit den relevanten Vertretern in den Ministerien der neuen Bundesregierung führen. Der Fachausschuss wird die Ergebnisse der Studie des KIT Karlsruhe zu einem neuen Kreislaufmodell zum Edelstahl analysieren, bewerten und kommunizieren.

Last but not least werden im Jahr 2022 die internen Strukturen des Ausschusses auf der Agenda und dem Prüfstand stehen. Erste Ideen wurden in einem Workshop auf der Klausurtagung des BDSV Präsidiums im September 2021 erarbeitet. Seit seiner Gründung hat sich der Fachausschuss stets als Impulsgeber für den gesamten Verband und die Edelstahlrecycler im Besonderen gesehen. Um dies auch in Zukunft personell und organisatorisch gewährleisten zu können, wird der Fachausschuss ein Maßnahmenpaket erarbeiten, beschließen und in den nächsten drei Jahren zur Umsetzung bringen.

Quelle: © Birgit Brügmann / Oryx Stainless

DIGITALISIERUNG IN DER BDSV

Der BDSV Fachausschuss Digitalisierung ist in zwei Arbeitsgruppen unterteilt. Die Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband entwickelt die Website der BDSV und das soziale Intranet „Schrottplatz“ weiter, das den früheren geschützten Mitgliederbereich der BDSV Website abgelöst hat.

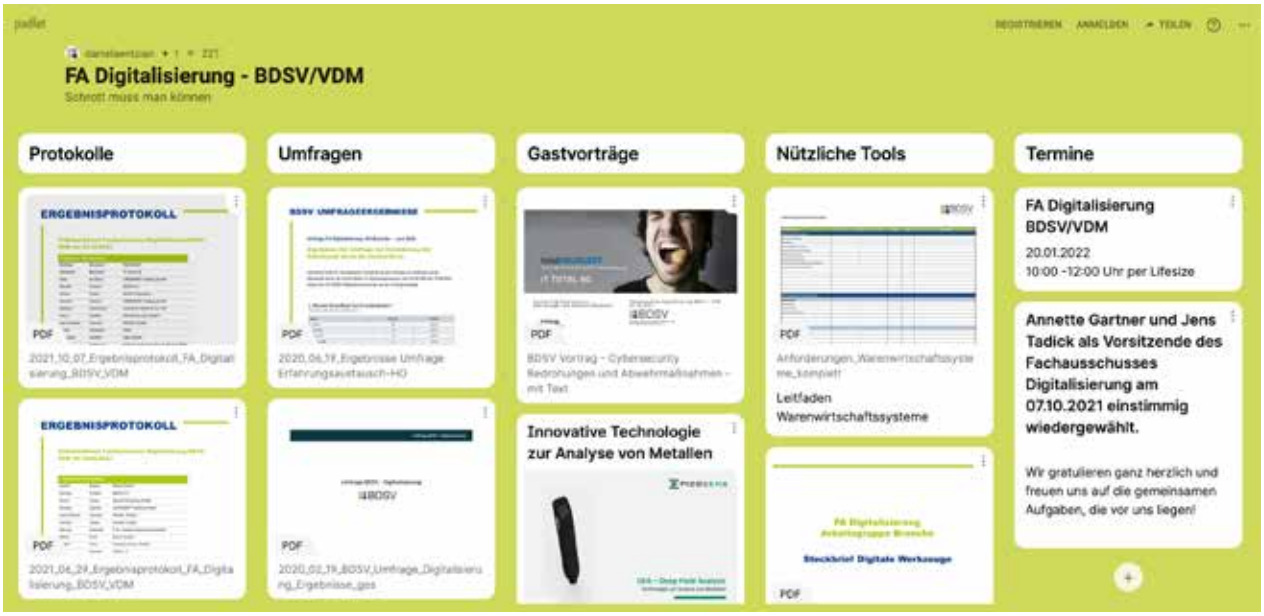
Die Arbeitsgruppe Digitalisierung Branche identifiziert Digitalisierungstrends entlang der gesamten Wertschöpfungskette von der Entfallstelle bis zum Stahlwerk. Seit Mitte des Jahres sind Mitglieder des VDM dazugestoßen und wir arbeiten gemeinsam als Fachausschuss Digitalisierung BDSV/VDM. In diesem Jahr hat der Austausch in regelmäßigen Videokonferenzen stattgefunden.

Zu Einzelthemen werden regelmäßig Unterarbeitsgruppen gebildet. Eine Arbeitsgruppe befasst sich mit den Fragestellungen rund um die Einführung von Warenwirtschaftssystemen für die Recyclingbranche. Nach intensivem Austausch mit Softwareherstellern und Anwendern wurden grundsätzliche Anforderungen an ein Warenwirtschaftssystem aus Sicht der Recyclingbranche in einem Leitfaden zusammengestellt. Er dient der Unterstützung bei der Formulierung eines eigenen Anforderungskatalogs und bei der Priorisierung von Funktionen eines Warenwirtschaftssystems. Ein weiteres Schwerpunktthema sind die Gefahren durch Cyberkriminalität und vor allem die Vorstellung von Maßnahmen, wie man sich dagegen schützen kann.

AUFGABEN IN
2022

Im neuen Jahr werden die Arbeiten an der Weiterentwicklung der AvaL-Schnittstelle fortgeführt. Der Ausschuss verfügt über einen Themenpool der Mitglieder, der sukzessive abgearbeitet wird. Dazu zählen die Erstellung von IT-Landkarten von Unternehmen, Best-Practice Beispiele für die Prozessoptimierung durch IT-Unterstützung und Branchenlösungen für Begleitpapiere, um den Papierfluss zu reduzieren sowie weitere Aspekte der IT-Sicherheit.

Neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Melden Sie sich gerne in der Geschäftsstelle, wenn Sie am Austausch über die Zukunftsthemen unserer Branche interessiert sind. Alle Aktivitäten sind in unserem Padlet hinterlegt.

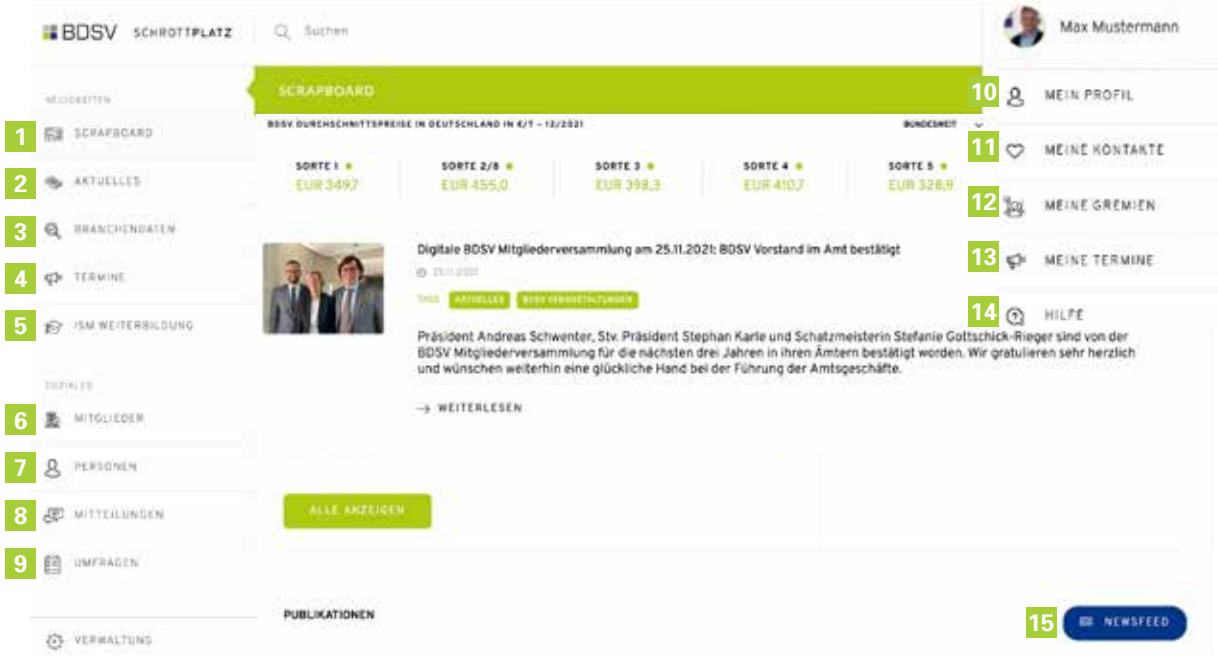


Regelmäßig werden Experten zu Fachvorträgen eingeladen. Darüber hinaus stellt der Ausschuss einen Steckbrief „digitale Werkzeuge“ zur Verfügung. Dort werden nützliche Collaboration Tools beschrieben und als Service allen BDSV Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Im Mittelpunkt steht die Weiterentwicklung der sogenannten „AvaL“-Schnittstelle zum Austausch von Leistungsdaten im Entsorgungsbereich. Über alle Aktivitäten berichtet der Fachausschuss regelmäßig in Newslettern und unter Aktuelles im BDSV Intranet „Schrottplatz“.

DIGITALISIERUNG DER VERBANDSARBEIT

Eine der wesentlichen Aufgaben der Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband ist die Weiterentwicklung der BDSV Website und des sozialen BDSV Intranets „Schrottplatz“, das den früheren geschützten Mitgliederbereich der BDSV Website abgelöst hat und somit modernen Kommunikationsansprüchen gerecht wird. Den registrierten Nutzern der BDSV Mitgliedsunternehmen steht hiermit ein umfassendes Informationsportal zur Verfügung, in dem aktuelle News aus dem Verband und aus der Branche, alle BDSV Publikationen, die BDSV Durchschnittspreise sowie relevante Gesetze abrufbar sind. Darüber hinaus können Informationen von Mitgliedsunternehmen und Personen abgerufen sowie im Chat untereinander kommuniziert werden. Registrierte Nutzer können mit sog. Tags Interessensgebiete angeben sowie individuell entscheiden, welche Publikationen mit Benachrichtigungsfunktion per Mail zugesendet werden sollen. Ein persönlicher Bereich mit eigenen BDSV Terminen und Mitgliedschaften in BDSV Gremien rundet das Angebot ab.

ÜBERBLICK MIT DEN FUNKTIONEN DES BDSV INTRANETS



1	Hier finden Sie alles Wichtige	6	Im Intranet reg. Mitgliedsunternehmen	11	Chat für Kontakte
2	Aktuelle News aus der Branche	7	Kontakte in den Mitgliedsunternehmen	12	Pers. Gremien & Dokumente
3	Aktuelle Branchendaten	8	Chat mit Pers. aus Mitgliedsunternehmen	13	Zuges. Termine in Gremien etc.
4	Alle Termine	9	Umfragen und Umfrageergebnisse	14	Hilfebereich mit Erklärvideos
5	Weiterbildungsangebote	10	Kontakte/Publikationen/Interessen ausw.	15	Newsticker mit relev. Branchennews

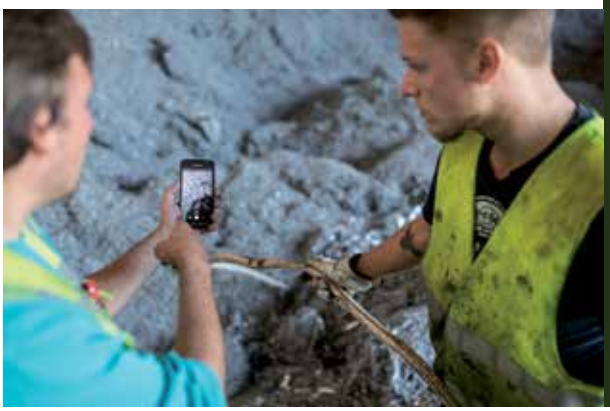
Darüber hinaus hat die BDSV Geschäftsstelle in 2021 ein professionelles Dokumenten-Management-System (DMS) eingerichtet, mit dem u. a. die Mitgliederverwaltung, Verträge mit Dienstleistern und das Gremienmanagement digital archiviert werden kann. Mit diesem Tool können z. B. alle bestehenden und zukünftigen Mitgliederakten eingescannt werden und stehen für weitere Bearbeitungsprozesse zur Verfügung.

Auch digitale Verbandsveranstaltungen spielten im zweiten Corona-Jahr 2021 ein wichtige Rolle. Während in den Sommermonaten zahlreiche Landesgruppen und weitere Gremiensitzungen wie auch die Klausurtagung des Präsidiums in Präsenz stattfinden konnten, musste außerhalb dieses Zeitraumes der Großteil der Gremiensitzung online stattfinden. So wurde auch die BDSV Jahrestagung im November 2021 zunächst als Präsenzveranstaltung mit hybrider Komponente geplant, musste jedoch aufgrund der pandemischen Entwicklung im Herbst 2021 innerhalb einer Woche komplett auf digital umgestellt werden. Auch hier haben die Erfahrungen mit großen Digital-Veranstaltungen aus dem ersten Corona-Jahr geholfen, die den Umgang mit solchen Veranstaltungen mittlerweile zur Routine machen. Den persönlichen Kontakt und die Atmosphäre einer Tagung können Sie jedoch nicht ersetzen.

AUFGABEN IN

2022

Auch das zweite Corona-Jahr hat gezeigt, dass die BDSV den Anforderungen an den digitalen Wandel gut gewachsen ist. Dennoch wollen wir ständig besser werden und digitale Abläufe in der Verbandsarbeit weiter optimieren. Die Arbeitsgruppe Digitalisierung Verband sowie die Programmierer entwickeln das bestehende Angebot des BDSV Intranets „Schrottplatz“ stetig fort, um den Anforderungen an ein modernes und nutzerfreundliches Intranet gerecht zu werden. Zu den weiteren Funktionen gehören das Werbemodul, in dem unsere außerordentlichen Mitglieder ihre Produkte und Dienstleistungen vorstellen können sowie ein erweiterter Terminbereich, der z. B. Mitgliedschaften in BDSV Gremien enthält und gebuchte Fortbildungsseminare bei der ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH, dem Weiterbildungsinstitut der BDSV. Zudem wird an einem gesonderten Bereich für Gremien gearbeitet, in dem alle wesentlichen Dokumente, wie z. B. Einladungen, Sitzungsunterlagen sowie Protokolle abgerufen werden können. Das in 2021 eingerichtete Daten-Management-System wird in 2022 weiter ausgebaut und der Datenbestand erweitert. Unsere Social-Media-Aktivitäten werden wir weiter intensivieren und bereits bestehende YouTube-Formate weiterentwickeln.



ISM – INSTITUT FÜR SCHROTT UND METALLE

Weiterbildung braucht Branchenkenntnis. Unter diesem Leitbild führt das ISM – Institut für Schrott und Metalle GmbH – seit Januar 2021 den Weiterbildungsbereich der BDSV weiter. Als 100%ige Tochter der BDSV profitiert das ISM von der Erfahrung aus über 30 Jahren Verbandsarbeit. Ob Youngster, Quereinsteiger oder Profi: Mitarbeitende der Stahlrecyclingwirtschaft erhalten beim ISM eine erstklassige Weiterbildung, die speziell auf ihren Bedarf zugeschnitten ist.

Im ersten Wirtschaftsjahr lag der Aufgabenschwerpunkt auf dem Ausbau des eigenen Weiterbildungsprogramms. Das Seminarangebot wurde im Vergleich zu 2019 um 50 % gesteigert, knapp die Hälfte der Themen sind neu ins Programm aufgenommen worden. Neben altbewährten Klassikern wie „Stahlrecycling“, „Einführung in die Metallurgie“ sowie einer Vielzahl an Rechts-, Steuer- und Controllingseminaren konnten u. a. Schulungen zu Radioaktivität im Stahlschrott, Hochvoltsystemen in Elektrofahrzeugen, Krisenkommunikation, Fördergelder, Insolvenzrecht und Social Media gebucht werden. Ebenfalls neu im Angebot ist die Seminarreihe „Vom Kollegen zur Führungskraft“, die sich speziell an die Mitarbeitenden in der Branche wendet, die im eigenen Unternehmen eine Führungsposition

AUFGABEN IN
2022

Für 2022 ist eine weitere deutliche Steigerung des Seminarangebotes geplant. Zu einer Vielzahl neuer Themen in den bekannten Wissensbereichen werden Schulungsvideos und eLearning-Angebote aufgenommen. Darüber hinaus sind Informationsveranstaltungen zu speziellen Themen exklusiv für BDSV-Mitglieder geplant. Auch 2022 werden Online-Seminare fester Bestandteil des Angebotes bleiben. Präsenzseminare finden dort statt, wo die Themen den persönlichen Austausch erfordern. Ermöglicht wird dies durch ein Corona-Schutzkonzept, das sich an den jeweils geltenden gesetzlichen Maßnahmen orientiert und diese übererfüllt, wo es notwendig erscheint.

Der Aufbau von Kooperationspartnerschaften ist ein weiteres vorrangiges Ziel.

Zur Steigerung der Teilnehmerzahlen und der Marktbekanntheit ist eine Kommunikationskampagne geplant sowie der Aufbau von Businessnetzwerken im Bereich Social Media.

übernehmen. Ein weiteres Seminar, das mit Blick auf den wachsenden Fachkräftemangel in der Branche konzipiert wurde, ist „Mit der Arbeitgebermarke zum Erfolg“. Personalentscheider in Unternehmen der Stahlrecyclingbranche erhalten Tipps, wie sie sich am stark umkämpften Fachkräftemarkt gut positionieren und als zukunftsausgerichteter Arbeitgeber wahrgenommen werden.

Neben dem Tagesgeschäft wurden insbesondere Strukturen aufgebaut und Prozesse etabliert, die das wirtschaftliche Arbeiten ermöglichen. Mit seinem monatlichen Bildungsnewsletter informiert das ISM seit Anfang des Jahres über aktuelle Themen sowie das laufende Weiterbildungsprogramm. Informationen und Anmeldungen zu den Schulungen sind seit Sommer 2021 digital über die eigene Website und über das BDSV Intranet „Schrottplatz“ möglich.

Das Konzept für Kooperationspartnerschaften wurde überarbeitet und weiterentwickelt. Erste Verhandlungen laufen.

1. HALBJAHR 2022 (Stand: 15. Dezember 2021)

13. JANUAR

ISM Online-Seminar „LKW-Beschaffung intensiv“

25. JANUAR

ISM Seminarreihe „Vom Kollegen zur Führungskraft“ Module 4 & 5

27. JANUAR

ISM Online-Seminar „Fördergelder für Entwicklung, Investition und Digitalisierung: Wofür gibt es echte Zuschüsse und wie bekomme ich sie?“ – Modul 1

31. JANUAR

ISM Seminar „Die Preisverhandlung in der Stahlrecyclingwirtschaft“

09. FEBRUAR

ISM Online-Seminar „Digitalisierung im Flottenmanagement“

10. FEBRUAR

ISM Seminar „Die steuerliche Betriebsprüfung“

16. FEBRUAR

ISM Online-Seminar „Denn die Krise wartet nicht: Einstieg in das Thema Krisenkommunikation“

24. FEBRUAR

ISM Seminar „Mit der Arbeitgebermarke zum Erfolg:
Ideen für die Recyclingwirtschaft“

10. MÄRZ

ISM Online-Seminar „Fuhrparkcontrolling“

15. MÄRZ

ISM Online-Seminar „Cyberkriminalität“

17. MÄRZ

ISM Online-Seminar „Anlagentechnik im Stahlrecycling
Modul 1: Schrottscheren und Schrottpressen“

24. MÄRZ

ISM Online-Seminar „Fördergelder erhalten – so funktioniert‘s!“
Modul 2

30./31. MÄRZ

Seminar „Einführung in die Metallurgie“

3. BIS 7. APRIL

Seminar „Stahlrecycling“

12. MAI

ISM Online-Seminar „Einkaufscontrolling“

23. JUNI

ISM Online-Seminar „Den Überblick bekommen: Sinn und Nutzen sozialer Netzwerke für Unternehmen“ – Modul 1

TERMINE IN PLANUNG (AUSZUG):

- ISM Seminar „Branchenrechtstag“
- ISM Seminar „Anlagentechnik im Stahlschrott“ Modul 2
- ISM Online-Seminar „Maschinenkostenoptimierung“
- ISM Seminar „Umsatzsteuer im internationalen Warenverkehr“
- ISM Seminarreihe „Vorarbeiterschulung“ in fünf Modulen
- Online-Seminar „Radioaktivität im Stahlschrott“
- ISM Online-Seminar „Erfolgreiche digitale Kommunikation im Schrotthandel: So kann es funktionieren UND Spaß machen“
- ISM Seminarreihe „Hochvoltschulungen“
- Schulungen für Berufskraftfahrer

Weitere Informationen und Anmeldung zu den Seminaren unter: **ism-recycling.de/termine**
Möchten Sie sich für ein Seminar vormerken lassen?

Schreiben Sie eine kurze **Mail** an: **eva.alberty@ism-recycling.de** oder
detlef.cohrs@ism-recycling.de

BDSV Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V.

Berliner Allee 57 | 40212 Düsseldorf
T: +49 211 828953-0 | F: +49 211 828953-20

Postanschrift: Postfach 200151 | 40099 Düsseldorf
Hauptstadtbüro: Hedemannstraße 13 | 10969 Berlin
zentrale@bdsv.de | www.bdsv.org

Inhalt verantwortlich gem. § 5 TMG:
Hauptgeschäftsführer Thomas Junker
Bildquellen: Brügmann/Oryx, iStock

Stand: 01/2022

BDSV